



Avio Club Macerata
Associazione Sportiva Dilettantistica
Via Dante Alighieri 222, 62010 Morrovalle (MC)
(Presso Hotel San Crispino)

REALIZZAZIONE DI UNA AVIOSUPERFICIE NEL COMUNE DI TOLENTINO (MC) - VARIANTE URBANISTICA



RAPPORTO AMBIENTALE

**L.R. 6/2007 Art. 18 – D.L.VO 3 APRILE 2006 N.152, MODIFICATO
CON D.L.VO N.4/2008 Art.12**

Il progettista



Pupilli Mirko

Consulente Ambientale
Dr. Euro Buongarzone



INDICE

1.	NORMATIVA DI RIFERIMENTO, SCOPO DEL DOCUMENTO ED IMPOSTAZIONE	4
1.1	Soggetti competenti in materia ambientale (SCA)	23
	SEZIONE A: INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO.....	24
1.	QUADRO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO E ANALISI DI COERENZA	24
1.1	Livello nazionale	24
1.1.1	R.D. 30/12/1923 n. 3267: Vincolo idrogeologico.	24
1.1.2	DPR 8/09/97 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatica"	24
1.1.3	L. 394/91 - Riserva Naturale Abbazia di Fiastra	25
1.1.4	Decreto Legislativo n. 42 del 22 Gennaio 2004.....	28
1.2	Livello regionale e provinciale	30
1.2.1	Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR).....	30
1.2.2	Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)	48
1.2.3	Piano Territoriale di Coordinamento di Macerata	54
1.2.4	Piano di assetto idrogeologico	74
1.2.5	Legge Forestale della Regione Marche n. 6/2005	75
1.2.6	Piano di Sviluppo Rurale.....	77
1.2.7	Rete Ecologica Regionale (REM).....	79
1.2.8	L.R. 22/2011 - Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34.....	84
1.2.9	Criteri di sostenibilità ambientale (art. 5 - L.R. n. 14 del 17.06.2008)	85
1.3	Piano Regolatore Generale di Tolentino	86
1.3.1	Inquadramento urbanistico del contesto territoriale circostante e compatibilità con le attività da svolgere.	87
1.4	Piano Regolatore Generale di Pollenza	96
2	DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA	110
2.1	Obiettivi della variante	113
2.2	Descrizione del contesto	113
2.3	Descrizione della variante	116
2.3.1	Destinazione di zona e NTA del PRG vigente	116
2.3.2	Riassetto urbanistico conseguente alla variante e norme tecniche di attuazione.....	117
2.4	Caratteristiche delle strutture che si prevedono di realizzare	120
2.4.1	Pista di volo	120
2.4.2	Ricovero in metallo per veicoli ultraleggeri.....	120
2.4.3	Struttura in legno.....	122
2.4.4	Servizi accessori.....	122
2.4.5	Viabilità di accesso all'area.....	124
2.4.6	Tempi di realizzo.....	124
3.	ILLUSTRAZIONE DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE.....	128
4.	OBIETTIVI ED AZIONI DI SVILUPPO	134
5.	CALCOLO DEGLI INDICI DI PRESSIONE AMBIENTALE DELLA VARIANTE.....	139
	SEZIONE B: INQUADRAMENTO DEL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	141

1.	AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	144
2.	DESCRIZIONE DEGLI ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI.....	145
2.1	Caratterizzazione meteo climatica	145
2.2	Biodiversità	147
2.2.1	Vegetazione e flora.....	147
2.3	Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo	158
2.3.1	Inquadramento geologico e geomorfologico.....	158
2.3.2	Caratterizzazione litostratigrafica	158
2.3.3	Idrografia e idrogeologia	159
2.3.4	Pericolosità sismica locale	159
2.5	Paesaggio.....	167
2.5.1	Metodologia di lavoro	167
2.5.1	Metodologia di lavoro	167
2.5.2	Paesaggi rilevati.....	168
2.6	Rumore	172
3.	ANALISI DELLE PRINCIPALI CRITICITÀ E VULNERABILITÀ AMBIENTALI	183
4.	DESCRIZIONE DEI SETTORI DI GOVERNO	184
4.1	Energia.....	184
4.2	Gestione risorse.....	184
4.2.1	Acque reflue e approvvigionamento idrico.....	184
4.2.2	Gestione delle terre e rocce da scavo e rifiuti.....	185
4.3	Mobilità	186
SEZIONE C:	OBIETTIVI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO	188
1.	DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE.....	188
D.	VALUTAZIONE	189
1.	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE	189
1.1	Individuazione degli obiettivi del piano e loro valutazione qualitativa.....	189
1.2	Obiettivi di piano ed azioni.....	192
1.3	Schede di valutazione	195
2.	VALUTAZIONE DEGLI SCENARI CUMULATIVI	216
3.	MISURE PREVISTE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI EVENTUALI IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	217
SEZIONE D:	MONITORAGGIO.....	220
1.	MONITORAGGIO AMBIENTALE.....	220
SEZIONE E:	CONCLUSIONI	224

Contributi

Progetto: Ing. Mirko Pupilli;

Suolo e sottosuolo: Dr. S. Palpacelli;

Valutazione impatto acustico e qualità dell'aria: Ing. G. Domizi.

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO, SCOPO DEL DOCUMENTO ED IMPOSTAZIONE

Nel presente elaborato viene sviluppato il Rapporto ambientale di VAS per la variante al PRG finalizzata alla Realizzazione di una aviosuperficie in C.da Rancia, nel comune di Tolentino (MC).

L'area di intervento è individuabile al catasto terreni del comune di Tolentino, Foglio 21 particelle porzione di 13,14,15,27. La superficie è pari a 52.000 mq.

Essa è pianeggiante e si trova tra la ferrovia Albacina-Civitanova e la S.P. 77; l'accesso avviene direttamente dalla strada vicinale presente e distante circa 200 metri dalla strada provinciale stessa. L'area confina ad est e a sud con un campo coltivato, a nord con la linea ferroviaria e ad ovest con la strada vicinale.

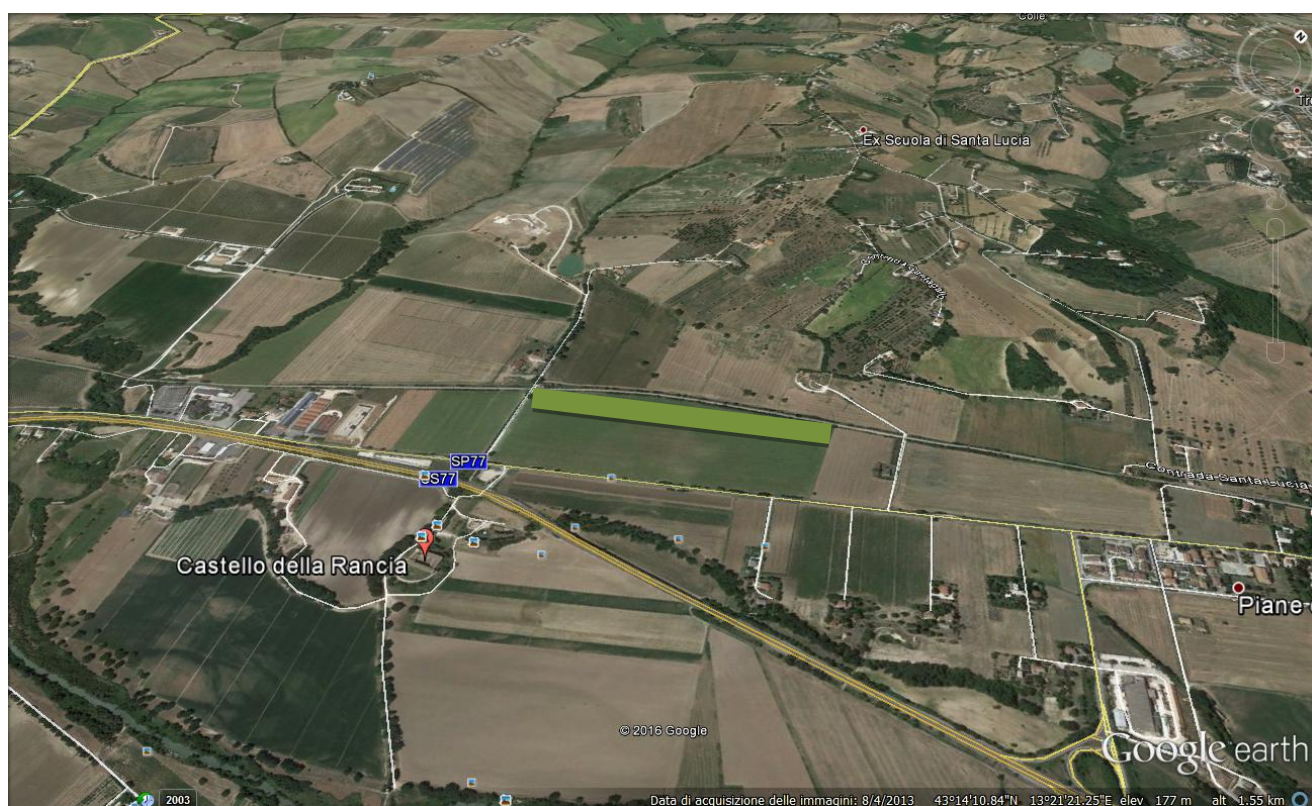


Fig. 1/1: corografia con indicata la fasci di terreno oggetto di variante

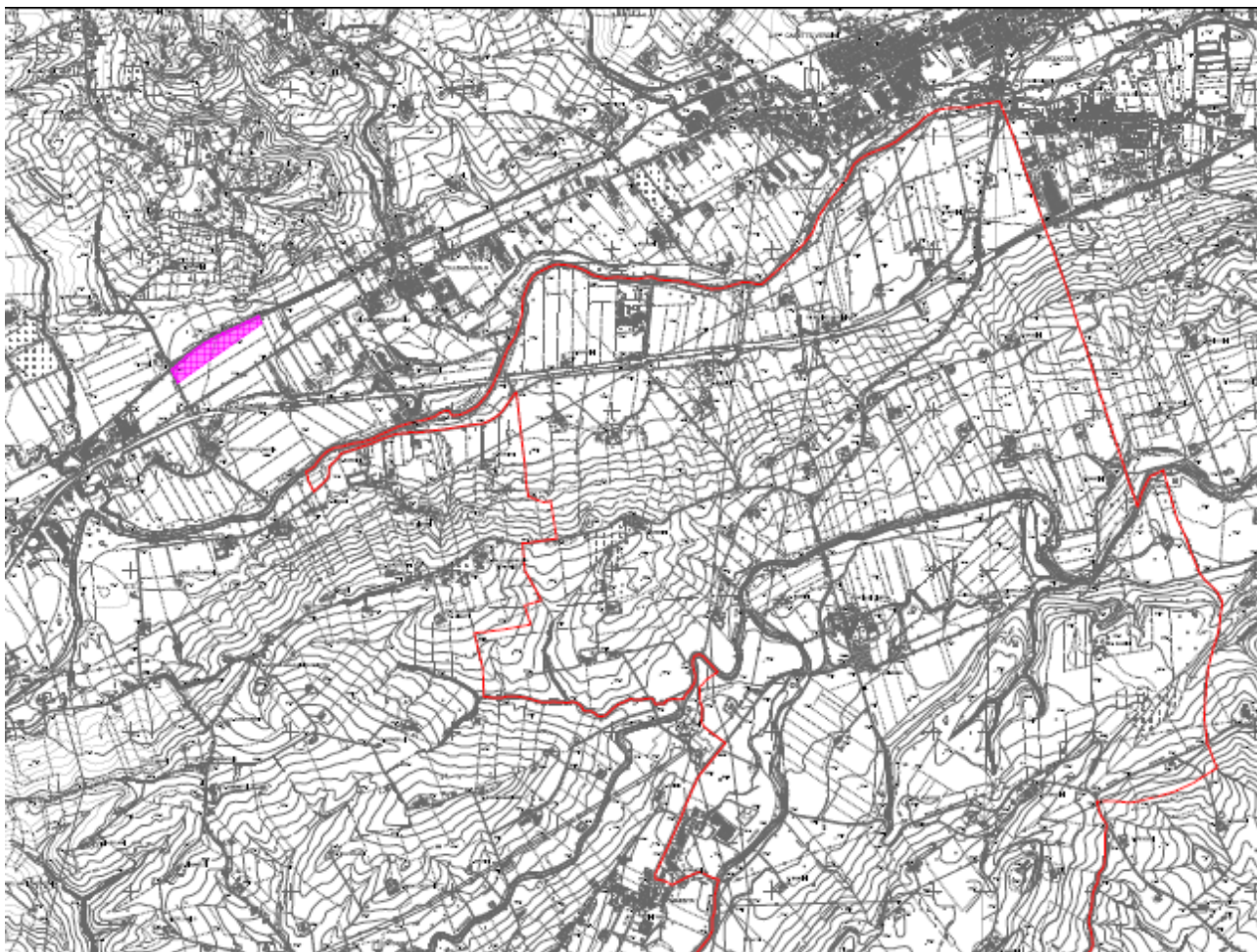


Fig. 1/2: Corografia su CTR. In rosso è segnato il limite della Riserva naturale Abbadia di Fiastra

La variante prevede il mantenimento della destinazione d'uso agricola dell'area, sovrapponendo un'ulteriore destinazione per attrezzature di interesse pubblico che non possono essere diversamente collocate se non in zona agricola.

L'aviosuperficie viene classificata dalla stessa Regione Marche con propria Circolare n. 2 del 27/04/1995 come "opere di pubblica utilità", opere dunque destinate "a finalità di carattere generale sotto l'aspetto economico, culturale, sportivo industriale, igienico, religioso, ecc." e come tale compatibile nelle zone agricole.

Inoltre, essendo l'area ubicata in un'area di Varco fluviale delimitata dal PTC della provincia di Macerata, oggetto della variante è anche la sua ripermimetrazione per lo stretto necessario a permettere la realizzazione degli hangar.

Si evidenzia che la presente relazione segue la procedura di verifica a VAS, al termine della quale è stato ritenuto opportuno avviare un procedimento di VAS completo per garantire soprattutto un maggiore approfondimento di alcuni aspetti attinenti la variante urbanistica e la pianificazione del territorio a confine.

Parallelamente all'iter di verifica di assoggettabilità a VAS è stato sottoposto a Verifica di assoggettabilità a VIA il progetto per la realizzazione della pista di volo e di 12 hangar disposti a coppie, da realizzare in due fasi distanti nel tempo. Questo perché l'aviosuperficie rientra nell'All. B1 della L.R. 3/2012 B1, punto 3 let. g) Aeroporti e aviosuperfici. Analogo riferimento non si trova nel D.lgs 152/06, dove nell'All. IV della parte II, punto 7, lettera "p", si cita solo aeroporti.

Il proponente del progetto è l'Avio Club Macerata, Associazione Sportiva Dilettantistica, la quale ha in disponibilità la superficie attraverso un regolare contratto di affitto della durata di

12 anni, a partire dal 1° aprile 2016, prorogabile di altri 6 anni, per un totale di 18 anni (Atto Registrato il 13/04/2016 - n. 5489).

L'associazione è stata costituita allo scopo di diffondere e di praticare la disciplina del Volo in genere ed in tutte le sue forme, esercitare l'attività sportiva e didattica di volo a motore, a vela, aeromodellistica, di paracadutismo e di volo da diporto e sportivo con apparecchi provvisti o privi di motore e con ogni mezzo e servizio che consenta il raggiungimento dei seguenti fini associativi:

- favorire la conoscenza, la solidarietà e lo scambio di informazioni tra i piloti e i simpatizzanti del volo, con promozione di qualsiasi manifestazione idonea agli scopi sociali;
- favorire la diffusione della cultura aeronautica;
- essere di stimolo alle istituzioni da cui dipendono le attività aeronautiche per la promozione delle stesse, collaborando con esse mediante idee e progetti atti a diffondere ed alimentare la cultura aeronautica; potrà partecipare e sviluppare programmi di protezione civile o programmi di ricerca con università e altri enti.

Per il miglior raggiungimento degli scopi sociali, l'Associazione può, tra l'altro, svolgere l'attività di gestione, conduzione, manutenzione ordinaria di impianti e attrezzature sportive abilitate alla pratica del volo nonché lo svolgimento di attività didattica per l'avvio, l'aggiornamento ed il perfezionamento nello svolgimento della pratica sportiva del volo, previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti competenti. Quanto sopra è riportato nello statuto dell'Associazione approvato nel 2010.

Oltre le specifiche attività inerenti lo scopo sociale come sopra indicate, nel 2007 è stato stipulato un **accordo con l'Università di Macerata per una collaborazione finalizzata a riprese aeree per la ricerca di zone di interesse archeologico**; nel 2014 è iniziata una collaborazione con l'associazione di volontari della Protezione Civile "**Soccorritori Volontari Aiuti Umanitari onlus**" il cui scopo è quello di effettuare ricognizioni aeree per la ricerca di incendi boschivi nella zona appenninica della provincia di Macerata.

Si evidenzia che l'aviosuperficie non è solo a beneficio del Club ma costituisce, come bene evidenziato dalle vigenti normative, **un punto di riferimento di pubblica utilità per la collettività**.

Per i procedimenti di Verifica di Assoggettabilità a VAS (procedura provinciale) e di Verifica di Assoggettabilità a VIA (Procedura regionale - art. 20 D.Lgs 152/2006 - art. 8 L.R. 3/2012) il proponente ha richiesto l'attivazione, da parte della Regione Marche, Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia - P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, della Conferenza di Servizi Istruttoria in virtù dell'art. 14 comma 1 della D.L. 30 giugno 2016, n. 127 "Modifiche alla Disciplina Generale della Conferenza dei Servizi". Tale Conferenza, in virtù dell'art. 14 bis comma 7, è prevista essere condotta in forma simultanea e in modalità sincrona al fine di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni come indicato dall'art. 11 comma 4 del D.L. 152/2006 e linee guida regionali del DGRM 1813 del 21/12/2010.

A seguito della fase di osservazioni della Verifica di assoggettabilità a VIA e della Conferenza dei Servizi tenutasi in data 15 dicembre 2016, i vari SCA coinvolti hanno fornito il proprio contributo istruttorio esplicitato con richieste di integrazioni o con pareri positivi con prescrizioni. L'unico SCA che ha espresso parere negativo è la Fondazione Giustiniani Bandini, gestore della Riserva Naturale Statale Abbadia di Fiastra; il merito del parere è circoscritto a sottolineare l'impossibilità ad esercitare attività di volo o il passaggio di mezzi all'interno del territorio dell'area protetta. Nel parere non è stata manifestata contrarietà, in quanto non menzionate, per attività esterne al limite della riserva, come quella in esame.

La superficie di interesse per la realizzazione dell'aviosuperficie e le direttrici di decollo e atterraggio sono esterne all'area protetta. Inoltre gli aerei non sorvoleranno l'area protetta.

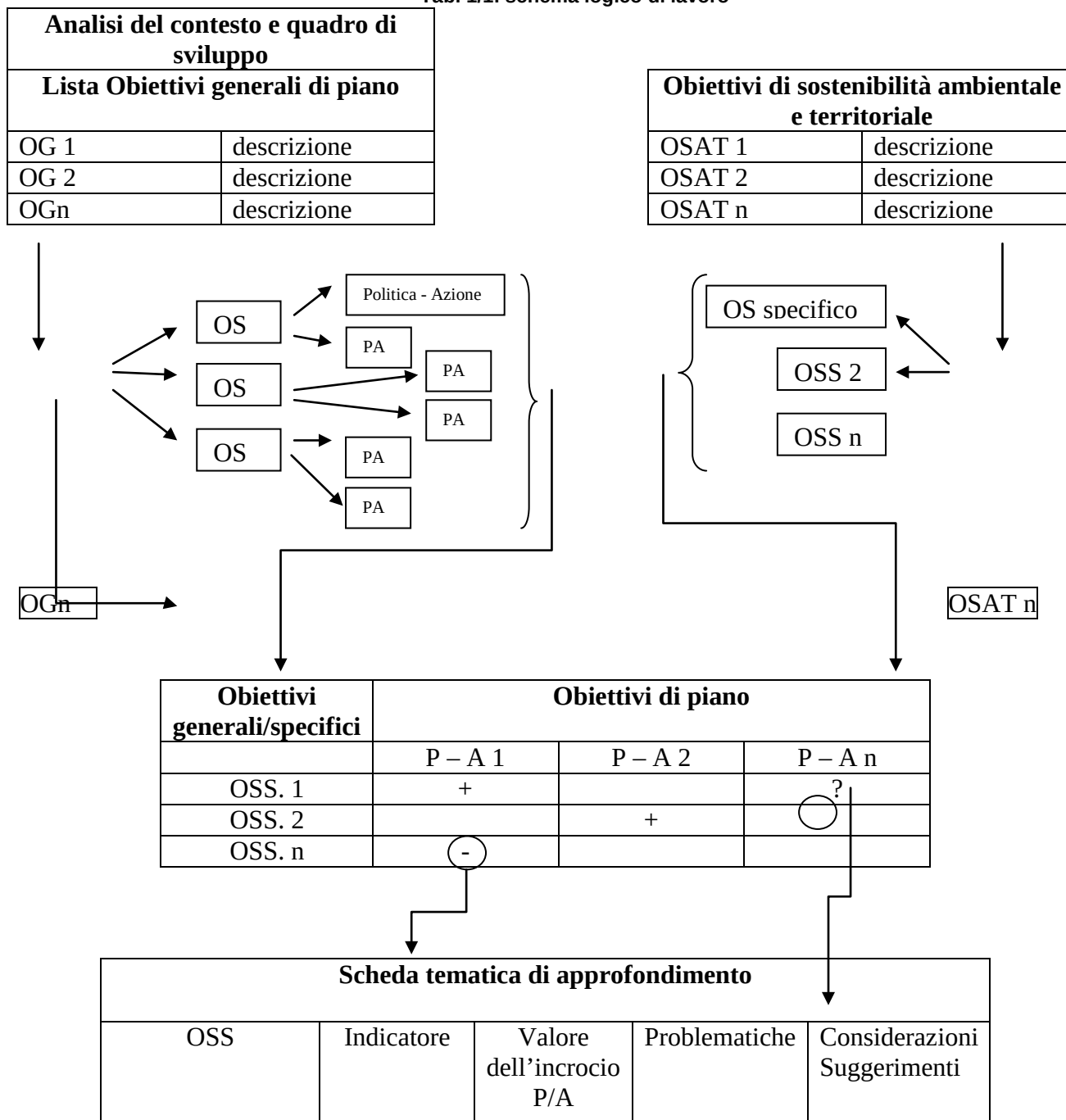
Nel corso dell'iter istruttorio per la Verifica di assoggettabilità a VIA e la Verifica di assoggettabilità a VAS condotte in modo simultaneo e sincrono, oltre agli SCA sono pervenute osservazioni da parte di un soggetto privato che sono proprie del procedimento di verifica VIA e che pertanto saranno sviluppate, con gli approfondimenti necessari, nelle integrazioni da presentare per tale procedimento.

Nel procedimento di VAS si approfondiscono le osservazioni relative agli SCA, che sono sostanzialmente gli enti competenti delle varie autorizzazioni o comunque che possono essere interessati in quanto gestori della pianificazione di aree a confine.

Lo schema logico seguito per la redazione del Rapporto Ambientale e per le relative valutazioni è illustrato nella successiva Tab. 1/1. Secondo tale schema vengono analizzati prima gli obiettivi di piano e le azioni conseguenti per raggiungerli. Parallelamente si analizzano gli obiettivi delle componenti ambientali ed i relativi indicatori di qualità idonei a valutare l'interferenza sulla componente e ad essere utilizzati per i futuri monitoraggi in fase di esercizio del Piano. Dal confronto fra Obiettivi di Piano/Azioni e Obiettivi generali e specifici delle componenti ambientali e relativi indicatori, si individuano le interferenze che vengono successivamente analizzate nel dettaglio.

In sintesi il presente elaborato tecnico verifica la compatibilità e la coerenza della variante urbanistica rispetto agli obiettivi ambientali di sostenibilità definiti sulla base delle linee generali contenute negli strumenti di programmazione vigenti e al documento di indirizzo ANPA/Ministero dell'Ambiente ed alle Linee Guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica del 21/12/2010.

Tab. 1/1: schema logico di lavoro



Recepimento integrazioni fase preliminare

Il rapporto ambientale recepisce le indicazioni emerse nella fase di verifica preliminare per la quale sono stati coinvolti i seguenti soggetti:

Autorità proponente (Ap):

- Comune di Tolentino (MC);

Autorità competente (Ac):

- Provincia di Macerata – Area del territorio e dell'Ambiente – Settore XI Urbanistica

Soggetti Ambientalmente Competenti (SCA) Proposti

- ASUR Zona Territoriale n. 9 di Macerata.

- ATO 3 Ambito Territoriale n. 3 Macerata
- ASSM - Azienda Specializzata Settore Multiservizi S.p.A. Tolentino (MC)
- Provincia di Macerata – Settore Viabilità
- Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio delle Marche
- Riserva Naturale Abbadia di Fiastra
- Regione Marche – Genio Civile
- Regione Marche – Difesa del Suolo
- Regione Marche – Servizio Agricoltura – Struttura Decentrato di Macerata
- Comune di Tolentino – Ufficio Ambiente
- Comune di Pollenza

Le principali tematiche per le quali sono stati richiesti approfondimenti attengono essenzialmente alle matrici ambientali paesaggio, rumore e qualità dell'aria. Un approfondimento particolare nasce dalla Provincia di Macerata, Settore 9 - Gestione del territorio in merito ad approfondimenti di tipo urbanistico che poi sono stati la motivazione principale della richiesta di una VAS completa.

Nella tabella che segue si riportano le richieste di integrazioni emerse dalla fase di osservazione del procedimento congiunto e sincrono Verifica di assoggettabilità a VIA e Verifica di Assoggettabilità a VAS, e le azioni intraprese per ottemperarle. A queste si sommano le motivazioni elaborate dalla Provincia di Macerata Settore 9 Gestione del territorio per assoggettare a VAS la variante urbanistica.

Nella tabella che segue si evidenziano anche gli SCA che hanno già formulato il parere positivo con prescrizioni.

RICHIESTA INTEGRAZIONI DA PARTE DEGLI SCA	INTEGRAZIONE FORNITA
REGIONE MARCHE, SERVIZIO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI ED ENERGIA - POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI	
Illustrazione delle alternative di progetto considerate, loro collocazione, attraverso idonea planimetria e maggiore dettaglio circa le motivazioni dell'esclusione di alcune di esse.	La scelta di ubicare la realizzazione di una nuova aviosuperficie nell'area indicata dal progetto in esame è il risultato di una lunga ricerca di zone idonee (appezzamento di terreno pianeggiante lungo circa 700 metri, libero da ostacoli, sufficientemente lontano da centri abitati, senza vincoli specifici e lungo la valle del Chienti). Nel cap. 3 della Sezione A sono descritte le alternative di localizzazione del sito di progetto.
Chiarire l'incongruenza secondo la quale la superficie complessiva dei 6 hangar in progetto sarebbe di circa 1180 mq, mentre la superficie massima coperta indicata nelle nuove N.T.A. del PRG del Comune di Tolentino sarebbe di 500 mq, come si desumerebbe dalla lettura del rapporto preliminare ambientale.	Al momento della presentazione della verifica di assoggettabilità a VIA la Variante urbanistica era ancora in fase di definizione e la sua completa finalizzazione avverrà con la prima adozione in Consiglio Comunale. Si evidenzia, come risulta anche dal parere del Comune di Tolentino, che l'amministrazione ha manifestato l'intento a procedere. Il riferimento della superficie massima coperta di 500 mq è da intendersi per hangar. Nella variante urbanistica che si sta finalizzando, anche a seguito del confronto che si sta facendo con la

	procedura di verifica a VAS, il riferimento evidenziato viene precisato in forma esplicita.
Piano di monitoraggio e controllo ambientale di massima, con particolare riferimento alle matrici ambientali aria e rumore.	E' stato previsto il monitoraggio per le matrici aria (fase di cantiere) e rumore (fase di esercizio e paesaggio (fase di cantiere ed esercizio). Esso è specifico per la Verifica di assoggettabilità a VIA. Nella VAS sono associati monitoraggi volti a verificare alcuni aspetti dell'attività in termini di accesso alle risorse e di fruizione dell'area.
Descrizione più dettagliata della variante ed illustrazione dello stato vigente degli strumenti urbanistici di Tolentino e Pollenza per quanto attiene le aree limitrofe al proponendo impianto.	In allegato si riportano gli elaborati della variante parziale al PRG. Essi sono: – U01-relazione tecnica – U02-Verifica di congruità – U03-NTA – U04-Tavole – Inquadramento urbanistico e interferenze La variante viene descritta anche nel cap. 2 della Sez. A.
Procedure di sicurezza previste per evitare collisione fra aerei provenienti da altre aviosuperfici presenti nei paraggi. Maggiori informazioni sulle altezze minime relative dei voli fuori dalle aree di decollo ed atterraggio e sulle distanze di sicurezza.	L'aviosuperficie in progetto è collocata a circa 1750 metri dalla elisuperficie "IL Casone" inoltre a circa 2 km sorge un campo di volo su cui possono operare solo apparecchi VDS. Le operazioni sulle aviosuperfici possono avvenire solo con le regole del volo a vista diurno (VFR Visual Flight Rules) riportate su AIP Italia (Aeronautical Information Publication) alla sezione ENR (En-Route) al paragrafo 1.2.1, il volo deve essere condotto ad una altitudine minima di 3000ft sul livello del mare o 1000ft sul suolo (quale più alto). Come sopra riportato, sui campi di volo possono operare solo apparecchi VDS per i quali non è richiesta la presenza di radio a bordo, quindi secondo le regole VFR diurno e il volo deve avvenire ad una quota minima di 500ft sul suolo e massima 1000ft rispetto all'ostacolo più alto presente in un raggio di 5 km. Nel volo VFR, il responsabile della separazione dagli altri velivoli e dagli ostacoli, per tutta la durata del volo, compreso operazioni di decollo e atterraggio, è il pilota. <u>Questo aspetto viene richiamato anche nell'ambito della descrizione del progetto.</u>
Evidenziazione degli scenari ambientali a 6 e 12 hangar e precisa quantificazione degli impatti ambientali nei due casi, compresi gli impatti indiretti, considerando anche le infrastrutture presenti nella zona (una elisuperficie, un aviosuperficie, una ferrovia, la SP 77, un centro commerciale in costruzione, lo stabilimento ARENA, la superstrada Foligno-Civitanova) e gli effetti cumulo.	Tale richiesta è specifica della Verifica di assoggettabilità a VIA in quanto si riferisce allo specifico progetto presentato. Essa non attiene alla pianificazione che ragiona in termini di indici. Ad ogni, nella Sez D del presente elaborato si riportano, per ciascuna componente, le considerazioni su tale aspetto, sviluppate nell'ambito della Verifica di assoggettabilità a VIA.,
RICHIESTA INTEGRAZIONI DA PARTE DEGLI SCA	INTEGRAZIONE FORNITA
PROVINCIA DI MACERATA – SETTORE 9 GESTIONE DEL TERRITORIO	

Dalla conferenza dei servizi è emerso quanto segue: <u>Pancotto e Sciarra</u>: rispetto ai contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTC approfondiscono la differenza fra varco fluviale (area libera lungo la valle fluviale compresa tra aree edificate a scopo di salvaguardia del paesaggio e del sistema biotico) e confluenza fluviale (area cartografata o compresa entro un raggio di 1000 metri dal punto di intersezione di due aste fluviali, a scopo di salvaguardia del sistema biotico), evidenziando come nel rapporto preliminare VAS vengono confuse le due categorie e conseguentemente le considerazioni connesse al varco con quelle delle confluenze. Inoltre, fanno presente che la circolare della Regione Marche n.2 del 27/4/1995 chiarisce che la LR 13/90 ed il PPAR non impediscono la realizzazione di aviosuperfici nelle zone agricole così come, in determinate condizioni, non è impedita la realizzazione di strutture smontabili e non stabilmente infisse al suolo a servizio delle stesse aviosuperfici. Al contempo specificano che la citata circolare è stata in alcuni punti superata da normative sopraggiunte quali, ad esempio, il testo unico dell'edilizia DPR 380/2001 o la legge regionale sulla VIA.	In merito al primo punto viene prodotta la Verifica di conformità a PTC in ottemperanza dell'art. 5 delle NTA del PTC di Macerata, parte integrante della documentazione a corredo della variante urbanistica al PRG di Tolentino con evidenziata la ridefinizione del varco fluviale limitatamente alla superficie strettamente necessaria per la realizzazione degli hangar e delle piccole volumetrie accessorie e come questo non altera l'insieme del varco fluviale individuato dal PTC. Relativamente al secondo aspetto, si sottolinea che la circolare della Regione Marche n.2 del 27/4/1995, la quale chiarisce che la LR 13/90 ed il PPAR non impedisce la realizzazione di aviosuperfici nelle zone agricole così come, in determinate condizioni, non è impedita la realizzazione di strutture smontabili e non stabilmente infisse al suolo a servizio delle stesse aviosuperfici, rappresenta un parere importante che non è stato mai superato da altri pareri contrari. Esso è in linea con la multifunzionalità del territorio agricolo, che associa la fruizione turistico-ricreativa e sportiva a quella principale della produzione di cibo e salvaguardia del territorio. Si pensi alle possibilità aperte all'attività agrituristica con possibilità di realizzare aree campeggio, aree di sosta per camper (agricampeggio), strutture ricettive, ecc. Ciò rende coerente il progetto con il mantenimento della Zonizzazione agricola dell'area. In merito alla normativa VIA sopraggiunta si evidenzia che essa riguarda la compatibilità ambientale di un progetto e pertanto non contrasta con la circolare regionale n. 2 del 27/4/1995 che attiene alla pianificazione. Quest'ultima è un elemento importante del Quadro programmatico che ne evidenzia l'ammissibilità in Zona agricola. La procedura VIA ha una visione più ampia, in quanto verifica la compatibilità ambientale dei progetti previsti negli allegati alla parte II° del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e negli allegati alla L.R. 3/2012 che possono ricadere in aree a diversa destinazione d'uso.
PROVINCIA DI MACERATA - SETTORE 10 AMBIENTE	
Un inquadramento, su base CTR, della zona oggetto di intervento;	Vedi Fig. 1/2 Sez. A.
Una planimetria di dettaglio rappresentante le dimensioni di ingombro dell'intera area, l'esatta collocazione dei manufatti in elevazione (hangar), gli spazi necessari per atterraggio e decollo degli aeromobili, il tutto con l'indicazione delle distanze dalla S.P. 77;	Vedi cap. 2.4 Sez. A, Fig. 2.4/6-2.4/9.
L'indicazione dell'accesso sulla S.P. 77 a servizio dell'area in questione e la produzione della relativa, necessaria autorizzazione ai sensi del	L'accesso alla S.P. 77 è esistente in quanto è assicurato da una strada vicinale esistente. Pertanto non necessita la richiesta di nuove

D.Lgs. 285/92	autorizzazioni.
AMBITO TERRITORIALE OTTIMALE N. 3 - MARCHE CENTRO – MACERATA	
Parere favorevole ai fini della procedura di VAS, a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni: – dovrà essere richiesto al gestore del s.i.i. ASSM di Tolentino, il Parere Tecnico di Accettabilità, relativamente alle opere connesse con il servizio idrico integrato, a norma dell'art. 7 del vigente Regolamento del s.i.i. (delibera AC n. 7 del 9 ottobre 2008). In tale parere il gestore si esprimerà sulla fattibilità tecnica dell'esecuzione dell'allaccio al pubblico acquedotto, fornendo le eventuali prescrizioni, e dovrà trovare riscontro la condizione di cui ai suddetti commi 1 e 2 dell'art. 38 del Regolamento del s.i.i., vale a dire l'assenza di rete fognaria entro 100 m dal confine di proprietà; – l'impianto di depurazione dovrà rispettare le prescrizioni dell'art. 27 delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque (delibera DACR n. 145 del 26/0112010) - Disciplina degli scarichi di acque reflue domestiche - , in particolare i commi 7,8 e 9 che forniscono indicazioni oltre che sulla tipologia di impianto, sulla sua manutenzione e sull'efficienza progettuale; – andranno in generale verificate con il gestore le interferenze con i sottoservizi (reti e impianti idrici, fognari e depurativi) riconducibili alla gestione del s.i.i.; – dovranno essere rispettate, in generale, tutte le disposizioni di cui al citato Regolamento del s.i.i. nonché le prescrizioni fornite dal gestore relativamente a tutte le opere connesse con i servizi idrici. Infine si rappresenta che, ai fini della specifica approvazione da parte dell'Autorità di Ambito sui sistemi individuali di trattamento per scarichi che recapitano fuori della pubblica fognatura, di cui al citato comma 8 dell'art. 27 delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque (delibera DACR n. 145 del 26/0112010), è da considerarsi come "approvato" l'impianto che ottenga l'autorizzazione allo scarico, esplicita o ricompresa nel titolo abilitativo, ai sensi delle normative vigenti, senza il rilascio di un ulteriore atto da parte di questo Ente	Si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase attuativa
ARPAM	
Matrice acque	

Si prende atto che: – La fase di cantiere sarà breve e legata all'occupazione temporanea di superfici per l'ubicazione del materiale del deposito del terreno di scavo e per il transito dei mezzi. – L'area d'intervento non è attraversata da corsi d'acqua sia del reticolo idrografico principale sia di quello minore; – Per quanto riguarda le acque sotterranee, durante sondaggi geognostici sono state riscontrate venute idriche alla profondità di – 22 m. – E' prevista la realizzazione di servizi igienici dotati di fossa imhoff o depuratore biologico a fanghi attivi. Per quanto sopra esposto non si prevedono particolari Impatti per la matrice acqua. Relativamente alle acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici si fa presente che le stesse dovranno essere sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa imhoff) che secondario, come prevede l'art.27 delle NTA di cui al PTA/2010.	Si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase attuativa.
Matrice aria	
1. Descrizione dello stato di qualità dell'aria ante-operam per gli inquinanti ritenuti significativi e delle caratteristiche meteorologiche del sito La caratterizzazione meteorologica è stata effettuata avvalendosi dei dati orari della stazione ASSAM di Montelupone pertanto non pertinente per quanto concerne lo studio anemometrico. Lo stato di Qualità dell'aria ante-operam è stato descritto utilizzando i dati validati dall'ARPAM, nell'anno 2015, relativi alla stazione di monitoraggio di Macerata-Collevario, assunta come riferimento per fondo urbano. I parametri presi in considerazione sono il particolato fine PM10, gli ossidi di azoto NO2 e le concentrazioni di monossido di carbonio CO. 2. Determinazione della pressione esercitata dall'opera sulla componente atmosfera Il progetto prevede la realizzazione di una pista per decollo-atterraggio di piccoli velivoli a motore, di 12 hangar per il loro ricovero e di piccole volumetrie accessorie la pista (lunghezza 640 metri e larghezza 18 metri) sarà realizzata in terra, preparata attraverso fresatura, rullatura e successiva semina di un prato a bassa manutenzione. L'area d progetto, a destinazione agricola con edifici residenziali sparsi (di cui il più esposto dista circa 50 metri) risulta	E' stata predisposta la relazione tecnica integrativa n° 126/17 ATM che viene allegata alla presente nella quale vengono affrontate le singole osservazioni dell'ARPAM ed in particolare: – È stato aggiornato lo studio anemometrico dell'area prendendo a riferimento una stazione prossima al sito in studio; – Vengono descritte le misure di mitigazione per limitare la formazione e diffusione di particolato nella fase di cantiere; – Viene meglio circostanziato il giudizio di non significatività dell'impatto prendendo a base dell'analisi il confronto con i flussi di traffico sperimentati sulla attigua SP77.

essere prossima alla ferrovia Albacina-Civitanova. Le pressioni generate dall'opera sulla matrice aria possono verificarsi sia in fase di cantiere (lavorazione del terreno scavi e movimenti terra, trasporto e approvvigionamento materiali) che in quella di esercizio (attività di volo e flusso di traffico indotto). Nelle condizioni di massima attività sono previsti circa 12 decolli ed atterraggi/ora per una durata complessiva di circa 2 ore, in situazioni ordinarie decolli/atterraggi si riducono a 2-3 ogni ora. Le emissioni consistono in gas di combustione (ossidi di azoto, CO, benzene) e nel particolato diffuso (PM10).	
3. Previsione dello stato di qualità dell'aria post-operam I livelli degli inquinanti prodotti nella fase cantiere sono stati calcolati dal proponente mediante le indicazioni della delibera di Giunta Provinciale di Firenze n° 213 del 3/11/2009 "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti". Dal confronto del dato ottenuto dalla simulazione (57 gr/h di PM10) con i parametri tabulati espressi in funzione della distanza dei recettori (0-50 metri) e dei giorni di attività dell'impianto (< 100 gg/anno), si può considerare che le emissioni diffuse di PM10 prodotte durante la cantierizzazione siano "compatibili" con l'attuale stato di qualità dell'aria (soglia di emissione di PM10 < 104 g/h), senza la necessità di effettuare monitoraggi. Per la previsione di esercizio, invece le emissioni dei velivoli sono qualitativamente state assimilate alle automobili circolanti, nelle vicine SS 77 e SP 77, pertanto il proponente non ha effettuato simulazioni di impatto mediante modelli adeguati previsionali, attraverso le quali valutare la ripercussione sulla Qualità dell'Aria della zona.	
4. Classificazione dell'impatto L'impatto prodotto in fase di cantiere risulta essere sostenibile per la zona purché vengano adottate, considerata la vicinanza di alcuni recettori sensibili (edifici residenziali), le opportune misure di mitigazione atte a limitare la formazione e diffusione di particolato. <u>Mentre relativamente alla fase di esercizio, il cui impatto è stato genericamente classificato dal proponente come "non significativo", nello studio non sono riportati dati oggettivi di valutazione.</u>	
5. Interventi atti a mitigare e/o compensare gli impatti Il proponente non ha esplicitato gli accorgimenti da adottare al fine di mitigare/compensare	

l'impatto sulla matrice aria, in particolare per minimizzare la produzione di polveri aerodisperse.	
Matrice suolo	
Lo studio presentato è adeguato In merito alle terre e rocce da scavo si ricorda che l'art. 185, c1, lett. c) prevede l'esclusione dal campo di applicazione del rifiuto per "Il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che sesso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato". I rifiuti eventualmente prodotti in fase di cantiere dovranno essere gestiti nel rispetto dei criteri di priorità di cui all'art. 179 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii.	Si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase esecutiva.
Rumore (Osservazioni formulate nel corso della Conferenza dei Servizi)	
Nel corso della Conferenza dei Servizi sono emerse i seguenti aspetti che richiedono specifiche osservazioni. a) Micucci afferma che occorre fare una valutazione considerando l'area di interesse come elisuperficie, tutelando in questo modo il proponente da eventuali ampliamenti e varianti (che in sede di conferenza sono stati ipotizzati). b) C'è poi un problema giuridico, in quanto la legge n.98 del 09/08/2013 ha modificato il DM 31/10/1997 nell'art. 1 ed ha incluso nel campo di applicazione le aviosuperfici ai luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile ed agli aeroporti civili e militari aperti al traffico civile per la metodologia di misura del rumore aeroportuale. In questo modo per strutture quali le aviosuperfici sulle quali decollano ed atterrano aerei leggeri meno rumorosi sono previsti gli stessi controlli e monitoraggi degli aeroporti che invece "ospitano" aerei più rumorosi, prevedendo anche il monitoraggio in continue del rumore in certi casi. Nelle aviosuperfici non si applica il criterio differenziale, tale concetto è dovuto alla legge n.98 del 09/08/2013 che ha modificato il DPCM del 14/11/1997.	In merito al punto a) è stata elaborata la relazione tecnica integrativa n. 120/17 VIA che viene allegata alla presente nella quale viene analizzato l'impatto acustico nel caso di utilizzo di aeromobili diversi dagli ultraleggeri, come elisuperficie. La valutazione perviene alla conclusione che l'impatto acustico è accettabile anche nel caso di utilizzo di elicotteri. In merito al punto b), relativo al tema della D.Lgs. 69/2013, è stato effettuato un approfondimento normativo dal quale risulta che le disposizioni del "Decreto del Fare" risultino condizionate all'emanazione di un apposito DPR, non ancora emesso. In base ad alcuni pareri che si riportano a seguire risulta che ciò rende praticamente inoperante l'innovazione. Nel capitolo Rumore questo aspetto viene ripreso ed esplicitato in modo più approfondito riportando i testi degli articoli presi come riferimento.
ASSM	

Con riferimento alla richiesta a prot. 39160 del 17/11/2016 della Provincia di Macerata, relativa all'oggetto, con la presente si esprime parere favorevole alla variante parziale al PRG per quanto di competenza.	Si prende atto del parere positivo.
RFI – RETE FERROVIARIA ITALIANA - GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO	
In riferimento alla nota prot.n. 39160 del 17/11/2016 relativa all'intervento in oggetto, si esprime parere favorevole di massima al progetto in esame con prescrizioni riportate a seguire: • Lungo i tracciati delle linee ferroviarie vige il limite di edificabilità per una fascia di 30 m dalla più vicina rotaia (ai sensi dell'art. 49 del DPR 753/80), qualsiasi intervento di ampliamento o realizzazione di nuovi manufatti che ricadano in tale fascia deve essere soggetto di deroga ai sensi del DPR 753/80 e preventivamente autorizzato da questa Direzione; • Gli eventuali impianti di illuminazione dovranno essere eseguiti in conformità all'art. 52 del DPR 11/7/1990 753. Le paline dovranno essere posizionate a distanza tale da non ricaderci, in caso di cedimento, entro la proprietà ferroviaria; • Occorre integrare gli elaborati con una planimetria dei Sottoservizi specificati nel Rapporto Preliminare di Verifica VAS ai fini dell'iter autorizzativo; • Le condotte idriche e fognarie ricadenti nella fascia 6-10 m dalla più vicina rotaia dovranno essere opportunamente protette con controtubo come di disposizioni tecniche contenute nel Decreto 04/04/2014, "Norme tecniche per gli attraversamenti e parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie e altre linee di trasporto" mentre quelle ricadenti nella fascia 10-30 m dalla più vicina rotaia dovranno essere preventivamente autorizzate in conformità con quanto previsto dal DPR 11/7/1990 n. 753; • I gasdotti andranno posizionati a distanza non inferiore ai 20 m dalla vicina rotaia e se ricadenti nella fascia 20-30 m dovranno essere preventivamente autorizzati in conformità con quanto previsto dal DPR 11/7/1990 n. 753; • Eventuali opere di attraversamento ferroviario dovranno essere sempre e comunque preventivamente autorizzate da questa Direzione, dietro esame di specifici elaborati tecnici, recanti norme di gestione e manutenzione nonché gli oneri economici a carico del richiedente.	Si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase attuativa.

ASUR MARCHE – AREA VASTA N. 3	
In riferimento alla vostra nota prot. n. 809442/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 15.11.2016 riguardante l'oggetto, relativamente agli aspetti di competenza dello scrivente Servizio, preso atto della documentazione prodotta e ferme restando le prescrizioni tecniche impartite dagli organi ed Enti competenti in merito all'osservanza dei valori limite di rumore, di emissione ed al contenimento delle emissioni diffuse, e delle altre matrici ambientali <u>si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'aviosuperficie in oggetto indicata, fermo restando il rispetto della normativa in tema di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, ai sensi del D. Lgs.vo 81/2008 e s.m.i.</u>	Si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase attuativa.
RISERVA NATURALE STATALE ABBADIA DI FIASTRA - FONDAZIONE GIUSTINIANI BANDINI	
Si rammente infatti che all'art. 11, comma 3 della Legge 349/91 stabilisce che "Salvo quanto previsto dal comma 5, nei parchi sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette e ai rispettivi habitat. In particolare sono vietati: omississs..... h) il sorvolo di velivoli non autorizzati, salvo quanto definito dalle leggi sulla disciplina del volo"	Il volo in Italia è disciplinato dall'AIP (Aeronautical Information Publication) Italia, il sorvolo di aree protette è regolamentato dalla sezione ENR (En-Route) al paragrafo 5.6.1 (Parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica) che riporta: "Allo scopo di tutelare l'ambiente di determinate zone protette, quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico, in base all'art.11 della L.06/12/1991 n° 394, ad ulteriori leggi regionali e/o provinciali, e al provvedimento della D.G.A.C. n° 42/1060/R1/6-1-1 del 14-05-98, <u>è vietato il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota</u> a tutti gli aeromobili ed ai voli da diporto sportivo entro le Riserve Naturali, eccetto quando in emergenza o per operazioni di soccorso, spegnimento incendi o di interesse delle Riserve stesse, autorizzati dalla Direzione della Riserva. L'elenco di tali divieti con specificate coordinate, le dimensioni e le quote vietate al sorvolo sono indicate in ENR 5.6.1.1-1 e seguenti." Nella ENR 5.6.1.10-1 Regione Marche aggiornato al 25 luglio 2013 sono riportati: • Parco Nazionale dei monti Sibillini con limiti SFC (surface) e 1.500ft • Sentina con limiti SFC (surface) e 1.000ft Per la RNS Abbadia di Fiastra si applica quindi la regola generale "<u>è vietato il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota</u>", per bassa quota si intende generalmente voli al di sotto di 500ft (150m). La distanza minima tra l'aviosuperficie in progetto e l'area protetta della RNS Abbadia di Fiastra è di circa 900m sufficiente a garantire che non avvengano sorvoli a bassa quota sulla riserva stessa.

va poi ulteriormente rammentato l'art. 2, comma 1 del "Regolamento della Riserva Abbazia di Fiastra" stabilisce, tra i "Divieti di carattere generale" che "Nella Riserva sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati, con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette e agli habitat maggiormente sensibili. In particolare nel territorio della Riserva sono vietate: (omissis) m) il transito con qualsiasi mezzo al di fuori delle strade statale, provinciali, comunali, vicinali gravate da servitù di pubblico passaggio, fatta eccezione per i mezzi autorizzati, i mezzi agricoli e per quelli di servizio, di vigilanza e di soccorso." In considerazione di quanto sopra, si esprime pertanto parere negativo, per quanto di competenza di questa Fondazione.	Come giustamente sottolineato i divieti valgono per il territorio della Riserva Naturale Statale Abbazia di Fiastra. Dato che le attività di accesso e gestione dell'Aviosuperficie si svolgono all'esterno si può desumere che non ci sono vincoli ostativi alla realizzazione dell'attività sportiva del volo in tutte le sue forme.
REGIONE MARCHE - SERVIZIO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI E ENERGIA – P.F. DIFESA DEL SUOLO E AUTORITA' DI BACINO	
..... A tal riguardo si evidenzia che, nella zona dove si intende realizzare l'aviosuperficie di cui all'oggetto, non sono presenti aree a rischio idrogeologico perimetrate dal PAI vigente e dall'aggiornamento adottato con DGR n. 982 del 08.08.2016 e di conseguenza si rileva che il dispositivo normativo del piano non prevede una formale espressione né della P.F. né della Autorità di Bacino.	Si prende atto che non emergono criticità in merito all'oggetto della tutela dell'Autorità di Bacino della Regione Marche.
MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO –SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLE MARCHE -ANCONA	
In riscontro alla richiesta pervenuta il 23/12/2016 ed acquisita al protocollo d'Ufficio in data 30/12/2016 al n. 0008460, con la quale codesta Amministrazione ha trasmesso la documentazione relativa all'intervento di cui all'oggetto; Premesso che l'aviosuperficie è ubicata in una fascia di territorio posto tra la Strada provinciale 77 e la linea ferroviaria Civitanova Marche - Macerata, tale striscia di territorio intercetta aree appartenenti a più comuni caratterizzata da una edificazione di	Si prende atto del parere positivo e si ottempera alla prescrizione distanziando i due blocchi di hangar, da realizzare, secondo l'ipotesi progettuale, in momenti diversi, di circa 100 m tra di loro. Il secondo blocco di 3 coppie sarà spostato verso est, nella situazione più distante rispetto al primo blocco oltre la quale il rispetto delle fasce di rispetto dai confini, dalla ferrovia e dalla pista di volo non ne permettono la localizzazione.

tipo produttivo-commerciale. Su tali aree non gravano vincoli di carattere paesaggistico né edifici sottoposti a tutela monumentale (Titolo I D.Lgs. 42/04). Pertanto <u>si esprime parere favorevole</u> a condizione che il secondo blocco Hangar sia realizzato nella parte opposta della pista per evitare un cumulo di impatto.	
--	--

Nella tabella che segue si riportano le motivazioni che hanno determinato l'assoggettamento a VAS della proposta di variante urbanistica. Esse si sommano a quelle emerse nella prima fase della verifica di assoggettamento a VIA da parte degli SCA in quanto si è trattato di procedimento sincrono e contestuale.

MOTIVAZIONI PER ASSOGGETTAMENTO A VAS DERIVANTI DA SPECIFICA ISTRUTTORIA	INTEGRAZIONE FORNITA
VARIANTE URBANISTICA	
Legenda completa del vigente PRG di Tolentino impatto.	Riportato nella descrizione della variante urbanistica, cap. 1.4 della Sezione A
Norme tecniche di attuazione del vigente PRG di Tolentino, con stralcio di tutti gli articoli correlati alle destinazioni urbanistiche dell'area di variante e delle zone con essa confinanti;	
Verifica ed eventuale correzione del proponendo articolo 32 bis;	
Stralcio del PRG vigente nel Comune di Pollenza comprensivo delle nta di interesse per le zone urbanistiche confinanti con l'area in variante;	Riportato nel capitolo 2 della Sezione A.

MOTIVAZIONI PER ASSOGGETTAMENTO A VAS DERIVANTI DA SPECIFICA ISTRUTTORIA	INTEGRAZIONE FORNITA
VERIFICA DEL RISPETTO DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI – VINCOLISTICA E QUADRO PROGRAMMATICO - PPAR	
Da sopralluogo svolto d'ufficio si è constatato che l'altezza del rilevato ferroviario non è costante, diminuisce in direzione Pollenza ed in alcuni punti è più bassa rispetto alla volumetrie da edificare; la vegetazione presente in molti punti è più bassa di quanto indicato nel R.P., non è abbondante e nel periodo autunno-inverno è spoglia. Nel rapporto preliminare sono riportati gli stralci delle tavole di trasposizione passiva e attiva del solo PRG di Tolentino adeguato al PPAR. Gli stessi sono però privi della legenda completa e pertanto non risultano pienamente leggibili. Inoltre non sono riportate le tavole relative alla categoria storico-culturale. Nel R.P. non viene invece svolta la stessa disamina anche per il territorio di Pollenza.	

Per quanto sopra, per il proseguo della procedura devono essere prodotti:	
Tutte le tavole di trasposizione attiva degli ambiti di PRG adeguato al PPAR complete di legenda originale. Le tavole vanno prodotte sia per il PRG di Tolentino che per quello di Pollenza.	Trasposizione attiva del PRG al PPAR dei comuni di Tolentino e Pollenza. Cap. 1.2.1. Il capitolo è stato rivisto dettagliando la tutela passiva tratta dalle tavole del PPAR, la tutela attiva tratta dalle tavole del comune di Tolentino e la tutela attiva tratta dalle tavole del comune di Pollenza.
La possibilità di modifica parziale degli ambiti di tutela visuale del PPAR, ovvero del PRG adeguato al PPAR, va illustrata con circostanziata esplicitazione delle motivazioni che sottendono ogni tipo di modifica e calata nell'effettivo stato dei luoghi dove la vegetazione presente è prevalentemente a foglia caduca, quindi spoglia nel periodo autunno-inverno, e sono assenti volumetrie prossime all'area di variante, fatta eccezione per l'abitazione del passaggio a livello.	Rivisti elaborati della variante urbanistica. Riportata anche nel rapporto Ambientale di VAS cap. 2 della Sez. A.
VERIFICA DEL RISPETTO DELLA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI – VINCOLISTICA E QUADRO PROGRAMMATICO - PTC	
Nel rapporto preliminare in alcuni passaggi viene confuso il varco fluviale con la confluenza fluviale (non presente nell'area di variante) e le motivazioni addotte per la conformità della variante e del relativo progetto sono erroneamente correlate alla confluenza, mentre non si trattano gli aspetti della salvaguardia delle aree libere e della saldatura delle aree edificate lungo le valli (per maggiori dettagli si rimanda alle pagine del rapporto preliminare n.31, che riporta una definizione errata del varco fluviale e n.35 che tratta l'ammissibilità della variante rispetto alla confluenza fluviale). A livello sia analitico, descrittivo e cartografico non viene mai analizzata anche la porzione d'area posta a nord della variante e ad essa adiacente, ricadente nel territorio di Pollenza Per il proseguo della procedura devono essere prodotti:	
la dimostrazione che con l'intervento proposto non si modificheranno in maniera significativa i rapporti tra spazi edificati e aree libere;	Nel capitolo 1.2.3 della Sez. A viene approfondita l'analisi delle modifiche che si apporteranno in termini di incidenza della superficie occupata dagli hangar e dalle piccole volumetrie accessorie rispetto alla superficie totale del Varco Fluviale. Sono state fatte anche considerazioni in termini di superficie edificata attuale e futura rispetto alla superficie del Varco Fluviale.
la verifica di conformità e congruità di cui all'articolo 5 delle NTA del PTC che dovrà interessare l'intorno dell'area di variante e quindi i territori sia di Tolentino che Pollenza;	Elaborata la verifica di conformità e congruità di cui all'articolo 5 delle NTA del PTC.
la figura 5.2/11 del rapporto preliminare va completata nella legenda e nella rappresentazione del varco, inserendo anche la porzione che ricade nel territorio di Pollenza. La stessa operazione di completamento va svolta per tutte le figure presenti nel R.P.	Rielaborata la figura. Il riferimento è Fig. 1.2.3/5 nel capitolo 1.2.3 della Sez. A.

La figura 5/1 del P.R., che riporta il limite dell'area naturale protetta, va verificata nella perimetrazione.	Vedi cap. 1.1.3, Sez. A.
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI MATRICE ARIA E RUMORE	
<u>Gli impatti della variante sul tema aria e rumore, vanno ulteriormente valutati.</u> Vanno ulteriormente valutati - Si rimanda al parere ARPAM che per la matrice aria indica la necessita di integrazioni, nonché a quanto richiesto nella conferenza dei servizi del 15/12/2016.	Prodotte integrazioni in allegato. Nel Rapporto ambientale si riporta una sintesi del lavoro fatto. Si veda annotazione sulle integrazioni fornite indicate sopra - richiesta integrazioni da parte degli SCA - ARPAM
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI MATRICE PAESAGGIO	
<u>Gli impatti sul paesaggio e sui beni culturali possono risultare significativi.</u> Dal punto di vista paesaggistico il sito si inserisce fra due colline contrapposte e la dimensione ed il numero degli hangar possono risultare impattanti rispetto al paesaggio agrario circostante che si presenta prevalentemente libero ed integro. Dalla collina alla sinistra idrografica della piana del fiume Chienti, la visuale degli hangar è solo parzialmente nascosta dalla vegetazione della scarpata della linea ferroviaria sopraelevata che si presenta spoglia nel periodo autunno-inverno. La maggiore visibilità si ha dalle infrastrutture stradali SS 77 e SP 77, che si pongono ad una quota prossima all'area di intervento, dove non vi è possibilità di creare delle barriere verdi di mitigazione per motivi di sicurezza nelle fasi di atterraggio e decollo, oltre all'indisponibilità di aree dove effettuare piantumazioni. Il bene più sensibile, individuato nel Castello della Rancia, è salvaguardato dalla minore quota del piano di campagna e la visuale è ostacolata dal rilevato della superstrada. Gli hangar invece saranno visibili dalle mura del castello, rispetto alla quale comunque interferisce la presenza della superstrada. Dalla collina alla destra del Chienti il sito è poco percepito. Rilievi: si rimanda ai rilievi già formulati per i piani sovraordinati e correlati alla percektività visuale e al varco fluviale, oltre che alle integrazioni richieste nella conferenza dei servizi del 15/12/2016.	Vedi cap. 1.2.3 della Sez. A e Sez. D (Valutazione)
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI POPOLAZIONE E SALUTE UMANA.	
<u>Gli impatti della variante in termini di popolazione e salute umana, non risultano al momento valutabili</u> e si rimanda all'integrazione richiesta nella conferenza dei servizi del 15/12/2016.	La non significatività delle matrici ambientali, in particolare di quelle che possono comportare problemi alla salute umana, quali la qualità dell'aria, il rumore e la qualità delle acque, portano a definire poco

	significativa anche l'incidenza sulla salute umana. Relativamente alla popolazione nella Sez. D sono state illustrate le potenzialità economiche dell'aviosuperficie e le funzioni di pubblica utilità che essa può svolgere.
--	---

Per quanto riguarda le altre matrici ambientali le valutazioni sono state le seguenti:

MOTIVAZIONI PER ASSOGGETTAMENTO A VAS DERIVANTI DA SPECIFICA ISTRUTTORIA	CONSIDERAZIONI
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI MATRICE BIODIVERSITÀ	
Gli impatti della variante sul tema Biodiversità non sono significativi. Presenza di un refuso nella didascalia della planimetria REM	Preso atto della valutazione di non significatività e corretto il refuso
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI MATRICE ACQUA	
Gli impatti della variante sul tema acqua non sono significativi. Si rimanda comunque al rispetto dei pareri formulati dagli SCA.	Si prende atto della valutazione di non significatività. In merito agli SCA risulta il parere positivo (ARPAM – matrice acque, AUTORITA' DI BACINO E ASUR, con prescrizioni che saranno ottemperate in fase attuativa)
VERIFICA CONTENUTI RAPPORTO PRELIMINARE – IMPATTI MATRICE SUOLO E SOTTOSUOLO	
Gli impatti della variante sul tema suolo e sottosuolo, non sono significativi. ... Circa la compatibilità idraulica della trasformazione si rimanda al parere favorevole della Regione Marche ex Genio Civile. ... <u>Riguardo il tema dell'invarianza idraulica</u> della trasformazione, si propone la realizzazione di una depressione in area verde posta a monte del punto di scarico, della superficie di circa 150 mq, inerbita, e con volumetria utile di invaso pari a circa 100 mc.	Si prende atto della valutazione di non significatività e si ottempererà alla soluzione tecnica per l'invarianza idraulica già prevista dal progetto presentato per la verifica di assoggettamento a VIA.

1.1 Soggetti competenti in materia ambientale (SCA)

Autorità proponente (Ap):

- *Comune di Tolentino (MC);*

Autorità competente (Ac):

- *Provincia di Macerata – Area del territorio e dell'Ambiente – Settore XI Urbanistica*

Soggetti Ambientalmente Competenti (SCA) Proposti

- *ASUR Zona Territoriale n. 9 di Macerata.*
- *ATO 3 Ambito Territoriale n. 3 Macerata*
- *ASSM - Azienda Specializzata Settore Multiservizi S.p.A. Tolentino (MC)*
- *Provincia di Macerata – Settore Viabilità*
- *Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio delle Marche*
- *Riserva Naturale Abbadia di Fiastra*
- *Regione Marche – Genio Civile*
- *Regione Marche – Difesa del Suolo*
- *Regione Marche – Servizio Agricoltura – Struttura Decentrato di Macerata*
- *Comune di Tolentino – Ufficio Ambiente*
- *Comune di Pollenza*

Relativamente agli SCA indicati si precisa che alcuni hanno già espresso parere positivo con prescrizioni. Pertanto si propone all'Autorità Competente di non appesantire il procedimento coinvolgendo di nuovo SCA che hanno già compiuto il loro esame istruttorio.

SEZIONE A: INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO

1. QUADRO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO E ANALISI DI COERENZA

Il quadro di riferimento programmatico e pianificatorio di riferimento è stato sviluppato allo scopo di fornire gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il progetto di variante, l'opera progettata e gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Nell'ambito della trattazione dei diversi strumenti di pianificazione si analizza anche la coerenza con le previsioni della variante urbanistica.

Per lo svolgimento del lavoro sono stati esaminati i seguenti strumenti di pianificazione/programmazione vigenti per il territorio in esame e per i settori che hanno relazione diretta o indiretta con la variante di PRG proposta.

Livello nazionale

- R.D. 30/12/1923 n. 3267 Vincolo idrogeologico;
- DPR 8/09/97 "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatica";
- Decreto Legislativo n. 42 del 22 Gennaio 2004;
- L. 341/91 – Riserva Naturale Abbadia di Fiastra.

Livello regionale e provinciale

- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), delibera n.197 del 3/11/89;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.) di Macerata;
- Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico (PAI);
- Piano di sviluppo Rurale (PSR);
- Rete Ecologica Regionale (REM);
- L.R. 22/2011 - Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34.

Livello regionale e provinciale

- Piano Regolatore Generale di Tolentino.

1.1 Livello nazionale

1.1.1 R.D. 30/12/1923 n. 3267: Vincolo idrogeologico.

Il sito di progetto non viene interessato da tale vincolo.

1.1.2 DPR 8/09/97 n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43 CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatica"

La variante non ricade in aree SIC e ZPS.

1.1.3 L. 394/91 - Riserva Naturale Abbadia di Fiastra

La Riserva è gestita dalla Fondazione Giustiniani Bandini (Ente Morale riconosciuto con D.P.R. del 6.7.1974) con la collaborazione di tutti gli Enti Locali interessati. La finalità fondamentale è quella di conservare la natura e le sue risorse, di cui il territorio dell'Abbadia risulta particolarmente ricco, favorire lo sviluppo dell'attività agricola e salvaguardare l'antica Abbazia Cistercense, il palazzo principesco e tutte le altre preziose testimonianze storico-architettoniche del passato.

Situata nella fascia collinare della provincia di Macerata, a cavallo tra la valle del fiume Chienti e quella del suo maggior affluente: il Fiastra. Sotto il profilo amministrativo, essa ricade nel territorio dei comuni di Urbisaglia e Tolentino.

Ufficialmente istituita il 18 giugno 1984 con una convenzione stipulata fra la Regione Marche e la Fondazione Giustiniani-Bandini, proprietaria dell'area, essa è stata successivamente riconosciuta, con Decreto del Ministero Agricoltura e Foreste del 10 dicembre 1985 (G.U. del 7 gennaio 1986) anche quale "Riserva Naturale dello Stato" e quindi inserita nel sistema delle "Riserve Naturali Regionali", ai sensi della Deliberazione Amministrativa del Consiglio Regionale n° 197 del 3 novembre 1999, (supplemento al B.U.R. del 9 febbraio 1999) avente per oggetto "Norme tecniche di applicazione del Piano Paesistico Regionale".

Nel decreto ministeriale si dice:

Art. 1.

La riserva naturale Abbadia di Fiastra, di proprietà della fondazione Giustiniani-Bandini, è dichiarata riserva naturale dello Stato, secondo i confini riportati nella planimetria allegata al presente decreto.

Art. 2.

Nella riserva naturale dello Stato dell'Abbadia di Fiastra, oltre ai vincoli previsti dalle leggi vigenti, valgono altresì quelli prescritti dalla convenzione stipulata in data 18 giugno 1984 tra la regione Marche e la fondazione Giustiniani-Bandini.

Art. 3.

Nella commissione da nominarsi dalla giunta regionale (art. 11 della convenzione) nonché nella commissione transitoria (art. 12 della convenzione) viene incluso un rappresentante della gestione ex Azienda di Stato per le foreste demaniali del Ministero dell'agricoltura e delle foreste.

Art. 4.

Il personale del Corpo forestale dello Stato concorre nella vigilanza ordinaria della riserva naturale dello Stato dell'Abbadia di Fiastra.

In pratica nel decreto emerge una contraddizione in quanto si cita la proprietà della fondazione Giustiniani Bandini e si riporta una planimetria che non comprende tutta la proprietà. Essa coinvolge infatti anche una superficie agricola al cui interno si trova il Castello della Rancia. Quest'ultimo non rientra nell'area protetta in quanto di proprietà del comune di Tolentino.

Sempre nella planimetria allegata al decreto si cita solo il comune di Urbisaglia mentre ricade anche nel comune di Tolentino.

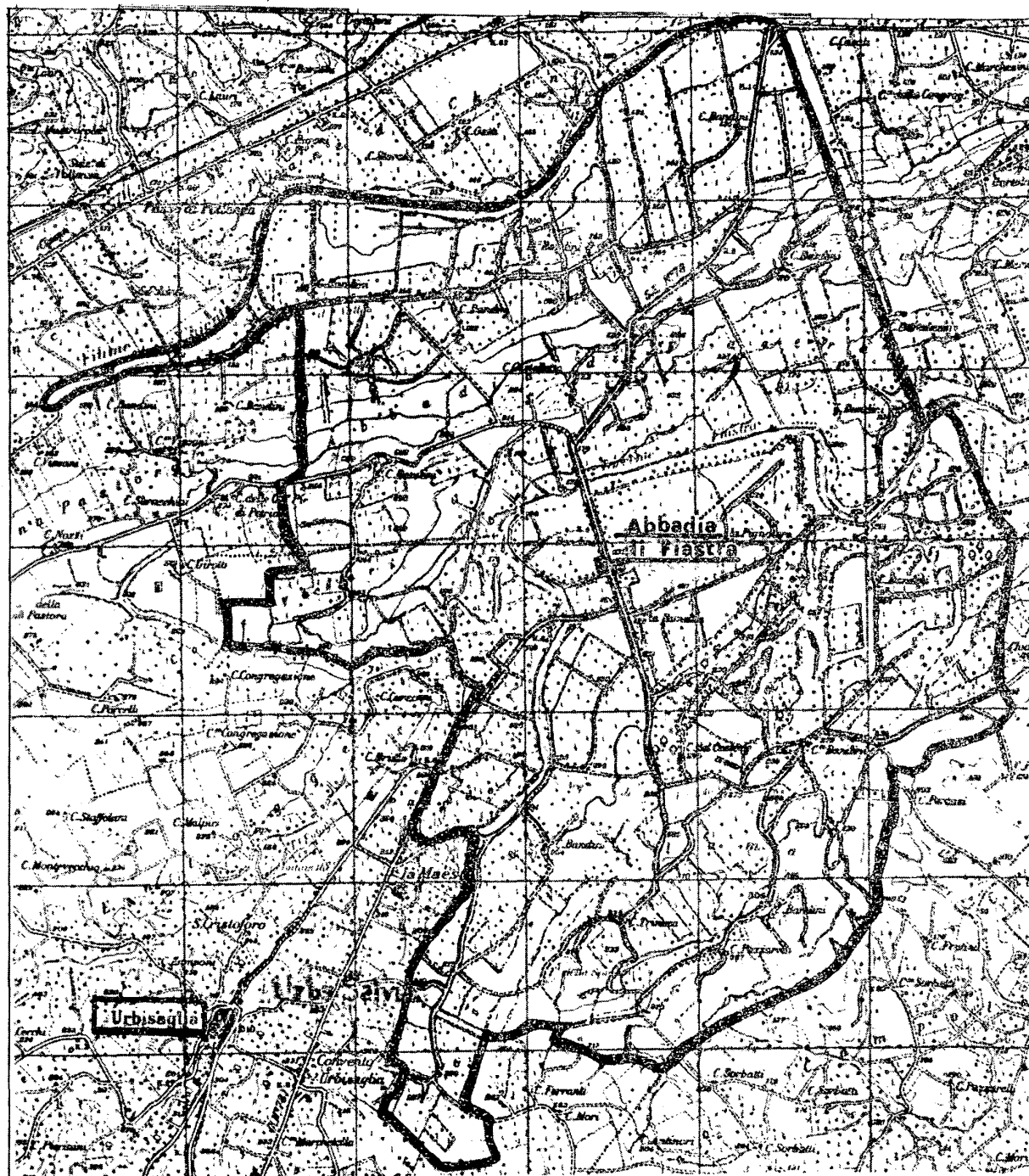
7-1-1986

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 4

Riserva Naturale Orientata (ABBADIA DI FIASTRA)

COMUNE DI URBISAGLIA (MC) - H_a 1.800



0 1 2 km

86A0006

Fig. 1.1.3/1: Limite della Riserva Naturale Abbadia di Fiastra tratto dal DM 10 dicembre 1985.

Nel 1991 è stato elaborato il Piano di gestione della riserva (Aquate, 1991), il quale è stato approvato dalla Regione Marche in data 02/09/1996 (BUR n° 29 del 15.05.1997). Esso amplia il limite considerando anche la superficie attorno al Castello della Rancia e prevede la suddivisione in tre aree omogenee per caratteristiche e vocazioni, in cui sono applicati criteri di gestione differenziati.

Nella prima zona o di **Riserva Naturale Orientata**, che comprende la Selva, lo scopo prioritario è quello di guidare lo sviluppo della natura al fine di raggiungere assetti il più vicino possibile a quelli naturali originari dell'area.

Nella seconda zona o di **Riserva Antropologica**, che comprende l'Abbazia Cistercense, il Palazzo Giustiniani Bandini, parte dei campi coltivati ed il fiume Fiastra con la relativa fascia di vegetazione ripariale, si vuole invece valorizzare il patrimonio storico architettonico creato dall'uomo nel corso dei secoli e, nel contempo promuovere un'efficace azione per la salvaguardia della natura e delle sue risorse.

La terza zona o di **Protezione**, che comprende la restante parte della proprietà della Fondazione Giustiniani Bandini, è stata invece realizzata al fine di garantire un armonioso rapporto fra le zone di riserva vera e propria ed il territorio circostante.

Il limite riportato nel piano termina in corrispondenza della SS 77, poco oltre il Castello della Rancia.

Tale limite è stato ripreso dalla variante al piano che attualmente è stata adottata ed è in approvazione presso il Ministero dell'Ambiente.

Esso viene riportato nella figura che segue:



Fig 1.1.3/2: Limite che risulta nel Piano di Gestione della Riserva naturale Statale Abbazia di Fiastra (BUR n. 29/1997. In bianco viene indicata l'area di variante.

Nel sito della Regione si trova una figura che riporta il limite del Piano di Gestione.



Fig. 1.1.3/3: Limite Riserva Naturale Abbazia di Fiastra

Al momento il perimetro riportato nel DM 10 dicembre 1985 ha una legittimazione giuridica maggiore rispetto a quello derivante dal Piano di Gestione approvato dalla Regione Marche e pertanto risulta quello di riferimento.

La definizione esatta si avrà solo con l'approvazione della variante al Piano di Gestione da parte del Ministero dell'Ambiente.

La variante in esame per la variante urbanistica è comunque esterna ad entrambe i perimetri dell'area protetta.

1.1.4 Decreto Legislativo n. 42 del 22 Gennaio 2004

Il Decreto Legislativo 22 Gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 Luglio 2002, n. 137", abrogando il precedente DLgs 490/99,

detta una nuova classificazione degli oggetti e dei beni da sottoporre a tutela e introduce diversi elementi innovativi per quanto concerne la gestione della tutela stessa.

In particolare, il nuovo Decreto identifica, all'art. 1, come oggetto di "tutela e valorizzazione" il "patrimonio culturale" costituito dai "beni culturali e paesaggistici" (art. 2).

Il Codice è suddiviso in cinque parti delle quali: la Parte II è relativa ai "beni culturali" e la Parte III ai "beni paesaggistici".

Nella Parte Seconda "Beni culturali", Titolo I, Capo I, art. 10, il Codice, tra l'altro, tutela:

- *"le cose mobili ed immobili d'interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico, appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro "(art. 2 ex DLgs 490/99);*
- *"le cose mobili ed immobili del precedente punto che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante", appartenenti a soggetti diversi da quelli indicati al precedente punto (art. 2 ex DLgs 490/99);*
- *"le cose mobili ed immobili, a chiunque appartenenti, che rivestono un interesse particolarmente importante a causa del loro riferimento con la storia politica, militare, della letteratura, dell'arte e della cultura in genere, ovvero quali testimonianze dell'identità e della storia delle istituzioni pubbliche, collettive o religiose";*
- *"le ville, i parchi ei giardini che abbiano interesse artistico o storico" (art. 2 ex DLgs 490/99);*
- *"i siti minerari di interesse storico od etnoantropologico".*

La variante non coinvolge aree sottoposte a vincolo paesaggistico (vedi Fig 1.2.1/1).

1.2 Livello regionale e provinciale

1.2.1 Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)

1.2.1.1 Analisi dello stralcio delle Tavole PPAR regionale – tutela passiva

Dall'esame delle tavole del PPAR risulta:

- Tav 1: Vincoli Paesistico-Ambientali Vigenti: Come detto sopra il progetto non ricade in aree a vincolo paesaggistico.

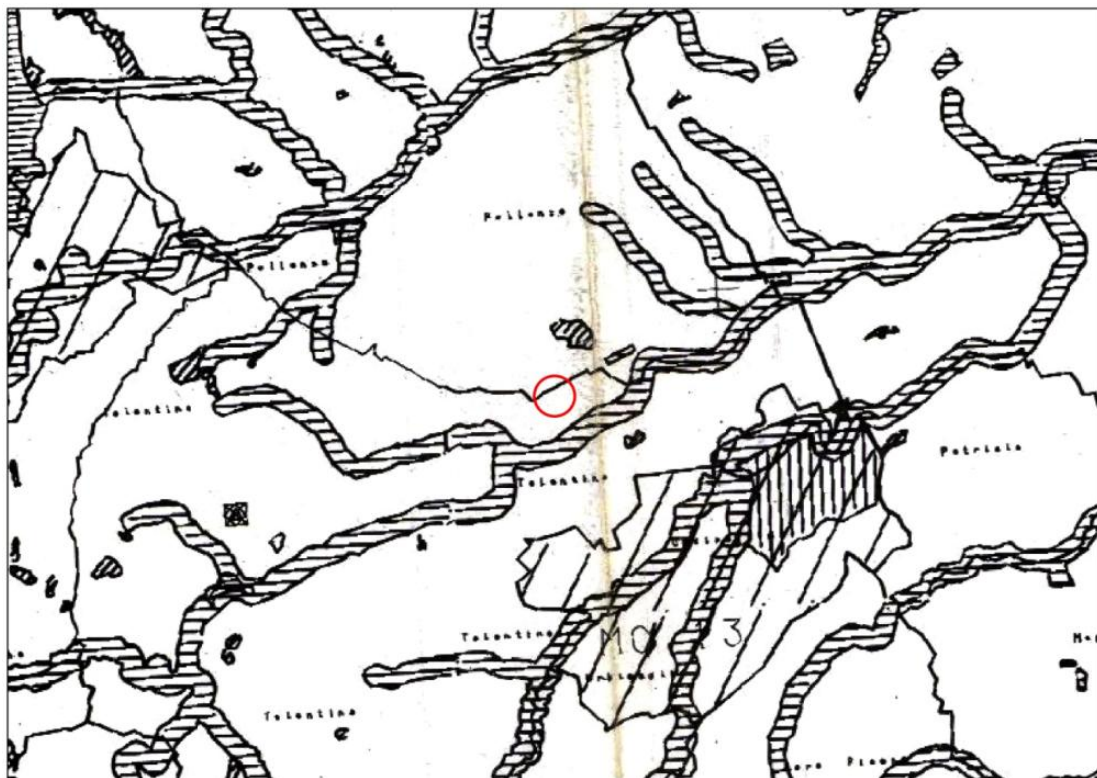


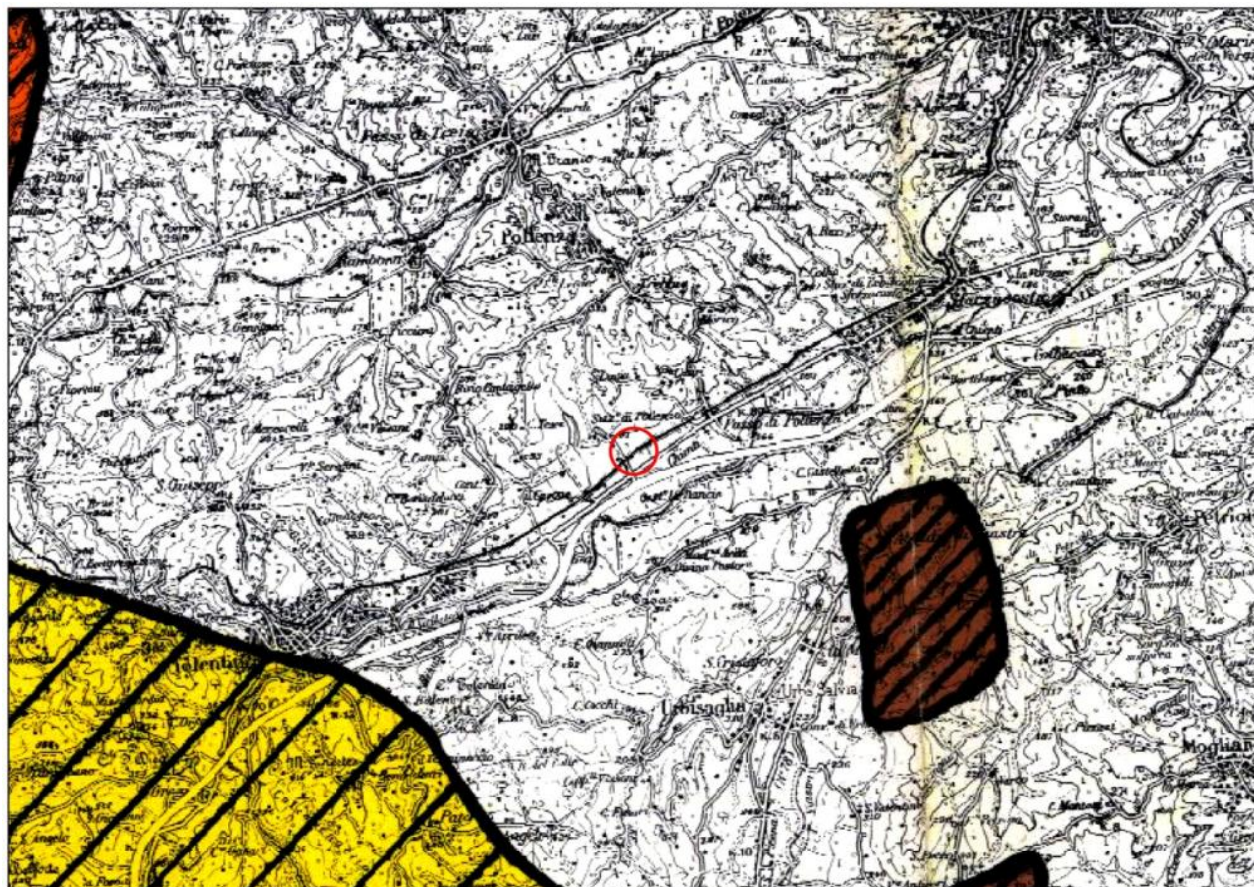
Fig. 1.2.1/1: Vincolo paesaggistico da PPAR

- Tav. 2: Fasce morfologiche: il sito ricade all'interno della fascia subappenninica.



Fig. 1.2.1/2: Fasce morfologiche

- Tav. 3: Sottosistema Geologico-Geomorfologico Sottosistemi Tematici: Il progetto non ricade in aree significative per tale tematismo.



**SOTTOSISTEMA GEOLOGICO
E GEOMORFOLOGICO**

3 SOTTOSISTEMI TEMATICI

LEGENDA

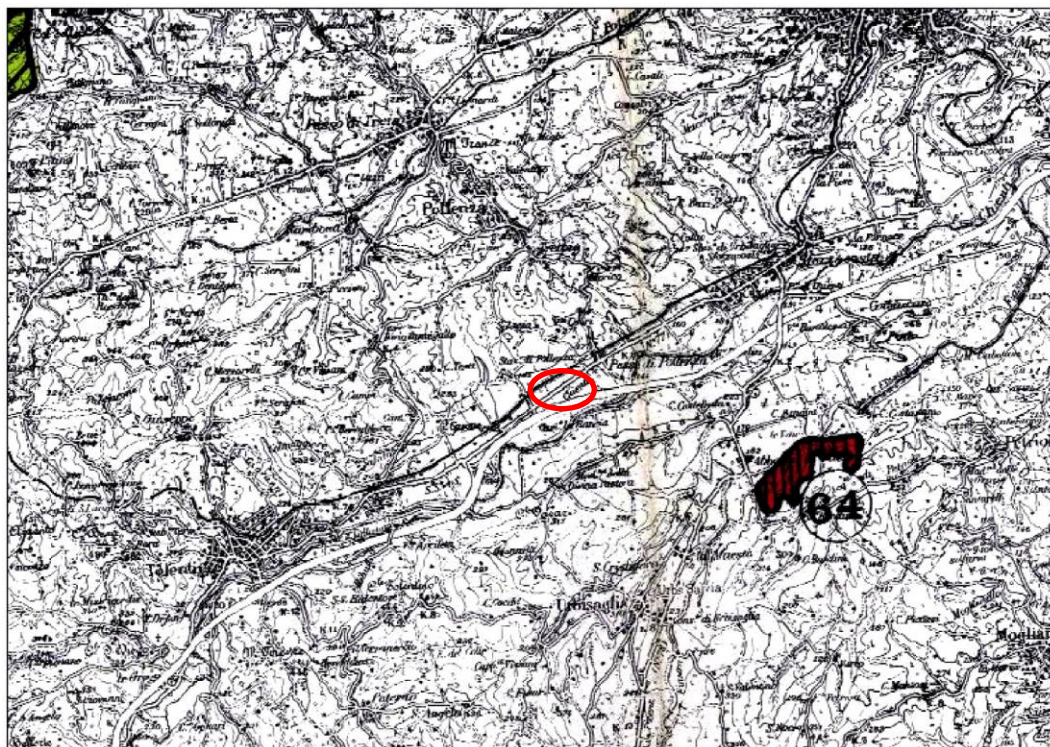
- | | |
|--|---|
| | AREE GA DI ECCEZIONALE VALORE (art. 6-9) |
| | AREE GB DI RILEVANTE VALORE (art. 6-9) |
| | AREE GC DI QUALITA' DIFFUSA (art. 6-9) |

Figura 1.2.1/3: Sottosistema geologico e geomorfologica.

- Tav. 4: Sottosistema botanico-vegetazionale: Il progetto non ricade in ambiti di interesse per questo tematismo. L'area in oggetto risulta ubicata in zona priva di ambiti di tutela dei caratteri botanico vegetazionali.

Non ricade negli ambiti delle aree:

- BA (di eccezionale valore)
- BB (di rilevante valore)
- BC (di qualità diffusa).



4 SOTTOSISTEMI TEMATICI E ELEMENTI COSTITUTIVI DEL SOTTOSISTEMA BOTANICO-VEGETAZIONALE

LEGENDA



AREE "BA" DI ECCEZIONALE VALORE



AREE "BB" DI RILEVANTE VALORE



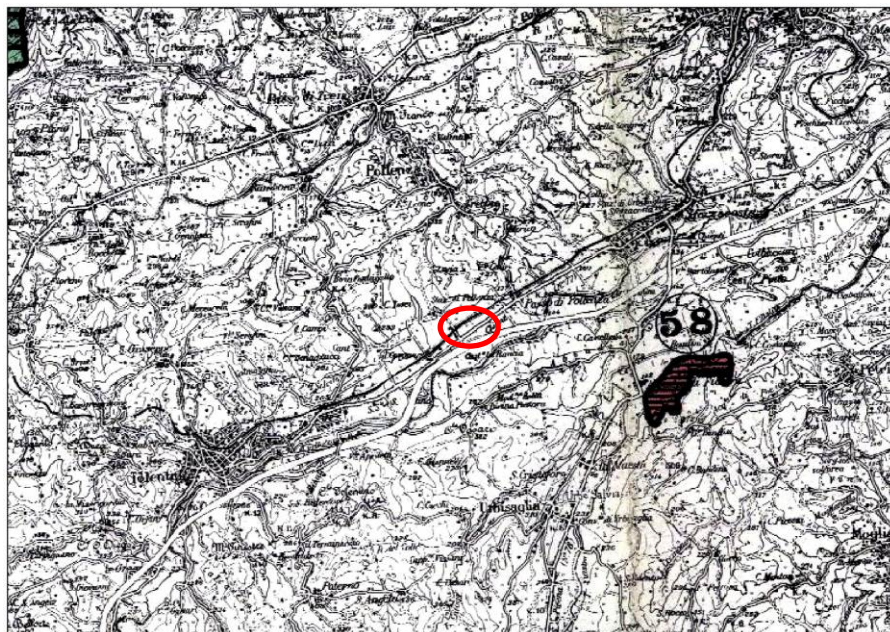
AREE "BC" DI QUALITÀ DIFFUSA

AREE FLORISTICHE (ART.33)

Figura 1.2/4: Sottosistema Botanico Vegetazionale

➤ TAV.5 Valutazione qualitativa del sottosistema botanico-vegetazionale:

Nella zona non sono presenti aree floristiche, foreste regionali e boschi, pascoli e elementi diffusi del paesaggio agrario come definiti dal PPAR.



5 VALUTAZIONE QUALITATIVA DEL SOTTOSISTEMA BOTANICO-VEGETAZIONALE

LEGENDA

ZONE DI ALTISSIMO VALORE VEGETAZIONALE

1-19		COMPLESSI ORO-IDROGRAFICI (BOSCHI E PASCOLI INTERCLUSI - ART. 34 E 35)
30-31		COMPLESSI COSTIERI
22-29		AMBIENTI UMIDI (ART. 36)
36-40		AMBIENTI DELLE GOLE CALCAREE
41-69		AREE DI INTERESSE FLORISTICO E VEGETAZIONALE DI PICCOLE DIMENSIONI

ZONE DI ALTO VALORE VEGETAZIONALE

	BOSCHI E PASCOLI (ART. 34 E 35)
--	---------------------------------

Fig. 1.2.5: Carta botanico-vegetazionale da PPAR

➤ TAV.6 Sottosistemi territoriali generali:

Il progetto non ricade all'interno di aree significative per tale tematismo.



6 AREE PER RILEVANZA DEI VALORI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI (art.23)

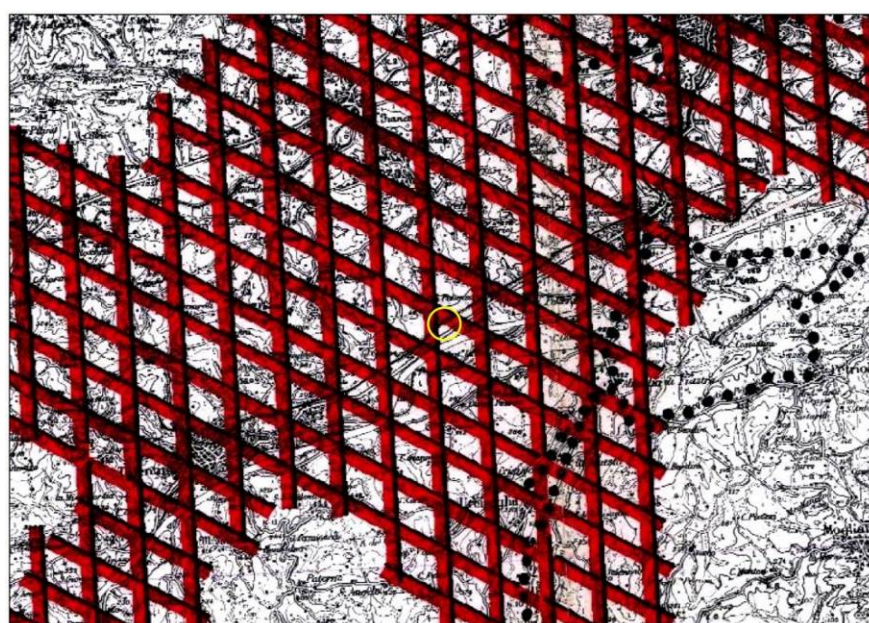
LEGENDA

1-6		AREE A DI ECCEZIONALE VALORE
7-28		AREE B DI RILEVANTE VALORE
29-69		AREE C DI QUALITA' DIFFUSE

Fig. 1.2.1/5: Carta sottosistemi territoriali generali da PPAR

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

- Tav. 7: Ambiti di alta percettività visuale, strade e punti panoramici: Il sito di interesse ricade in ambiti di alta percettività visuale relativa alle vie di comunicazione ferroviarie, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico, indicate come "V". Le NTA del PPAR indicano che nell'area V deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari (art. 23). L'intervento previsto non andrà ad influire significativamente sulle visuali panoramiche sulle zone circostanti. La variante è finalizzata a permettere la realizzazione di una aviosuperficie caratterizzata da un prato e da piccole volumetrie in sequenza per il rimessaggio degli aerei. Gli hangar sono strettamente legati alla permanenza della struttura sportiva. Le altezze contenute delle volumetrie, il colore verde, la collocazione in prossimità della ferrovia Civitanova-Albacina li rendono poco visibili da punti di vista lontani. Essi sono visibili dalla SP 77, anche se la loro percezione risulta mitigata dalla colorazione prevista, dalla velocità delle auto e dalla presenza di altre volumetrie presenti nel territorio attraversato. La percezione da chi viaggia in treno è limitata dalla vegetazione presente lungo le scarpate della linea ferroviaria e dalla velocità del treno stesso.



7 AREE DI ALTA PERCETTIVITA' VISIVA

LEGENDA



AMBITI ANNESSI ALLE INFRASTRUTTURE
A MAGGIORE INTENSITA' DI TRAFFICO
AREE "V" (ART. 23)



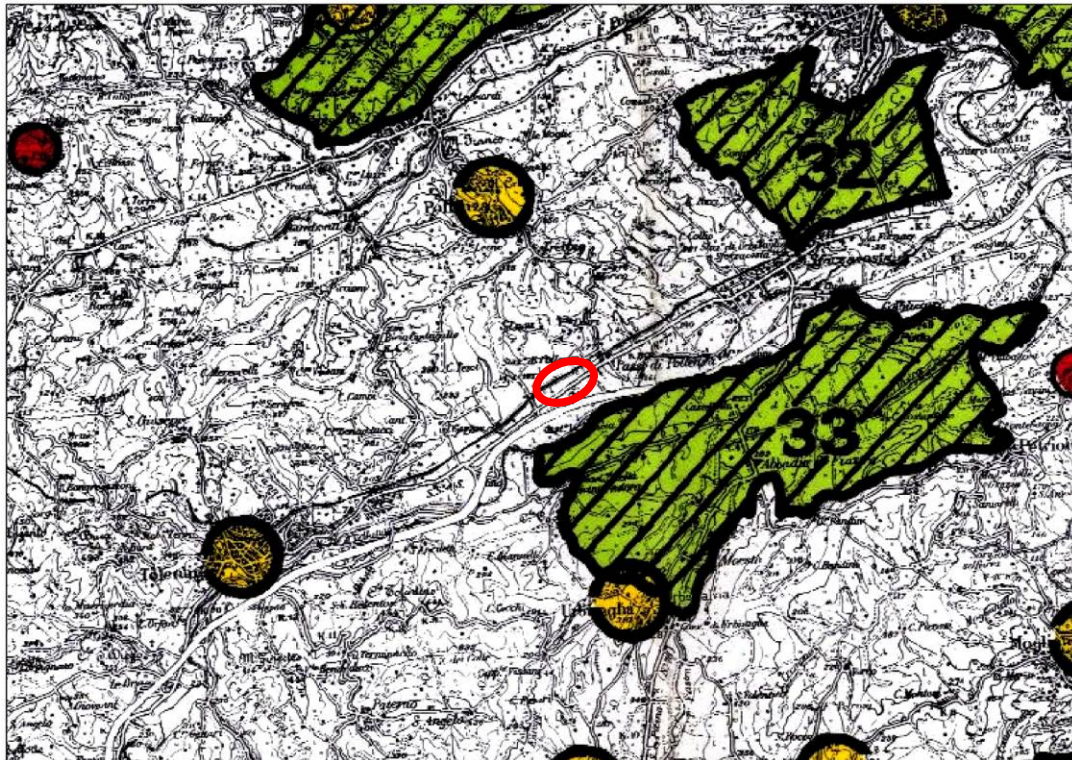
PUNTI PANORAMICI (ART. 43)



PERCORSI PANORAMICI (ART. 43)

Fig. 1.2.1/6: Il progetto ricade in un'area di elevata percettività "V"

- TAV.8 Centri e nuclei storici e paesaggio agrario di interesse storico-ambientale: Il progetto non ricade in ambiti di interesse storico ambientale.



8 CENTRI E NUCLEI STORICI PAESAGGIO AGRARIO STORICO

LEGENDA



CENTRI STORICI CAPOLUOGO

(art. 39)



ALTRI CENTRI E NUCLEI STORICO

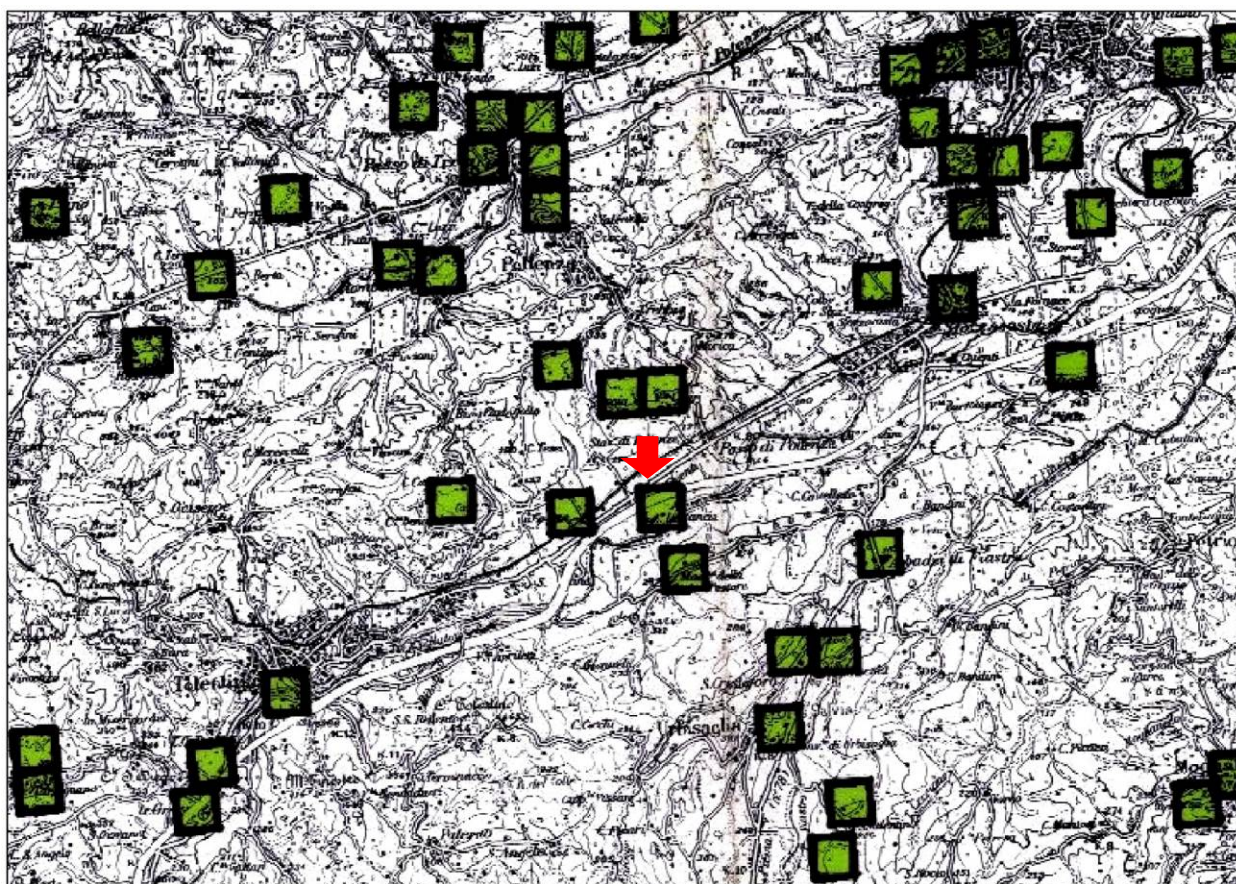
(art. 39)



PAESAGGIO AGRARIO DI INTERESSE STORICO-AMBIENTALE (art. 38)

Fig. 1.2.1/7: Centri e nuclei storici, paesaggio agrario storico

- TAV.9 Edifici e manufatti storici extraurbani: Il progetto non interessa aree di rispetto dei edifici e manufatti storici extraurbani



SOTTOSISTEMA STORICO CULTURALE

9 EDIFICI E MANUFATTI
EXTRA-URBANI (art.40)

LEGENDA



LOCALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI E MANUFATTI

Fig. 1.2.1/8: Edifici e manufatti storici

- TAV.10 Zone archeologiche, strade consolari e luoghi di memoria storica: Dall'esame della specifica tavola di PPAR non risultano coinvolte aree archeologiche.

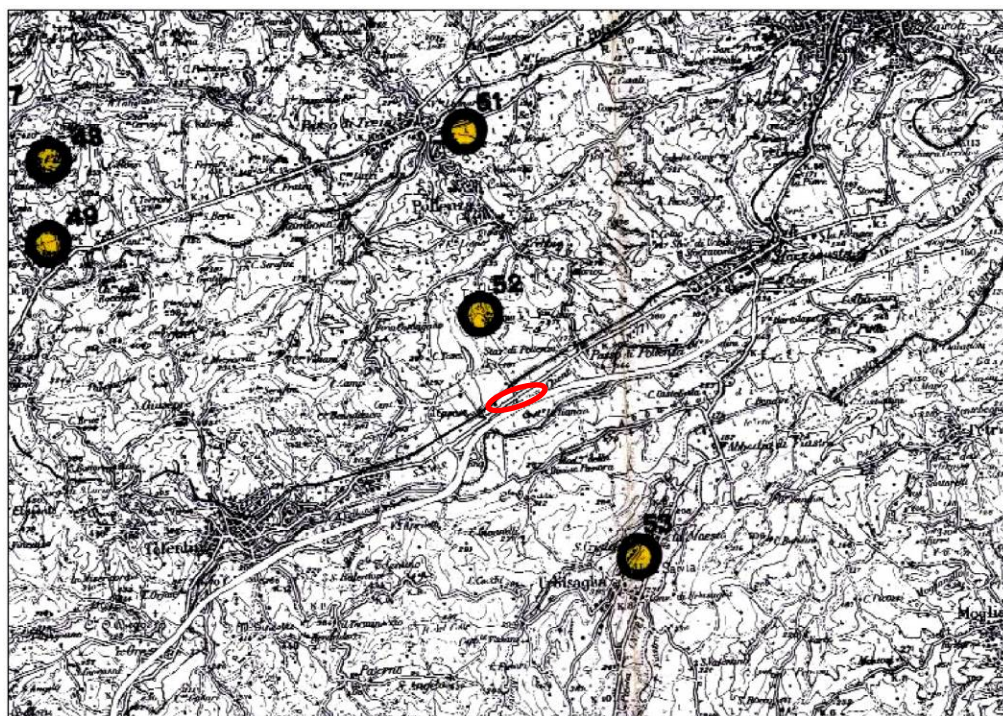


Fig. 1.2.1/9: Luoghi archeologici e di memoria storica

- TAV.11 Parchi, riserve naturali regionali: Non sono interessati Parchi, Riserve naturali regionali. . Esso è prossimo all'area di eccezionale valore n. 3 "Abbadia di Fiastra".
- TAV.12 Componenti della struttura geomorfologia, classificazione dei corsi d'acqua e dei crinali: Il sito di progetto non interferisce con la tutela dei crinali.
- TAV.13 Emergenze geomorfologiche: Nessun ambito di tutela interessa la zona d'intervento.

- TAV.14 Foreste demaniali: Nessun ambito di tutela interessa la zona d'intervento.
- TAV.15 Centri, nuclei storici e ambiti di tutela cartograficamente delimitati: Nessun ambito di tutela interessa la zona d'intervento.
- TAV.16 Manufatti storici e ambiti di tutela cartograficamente delimitati: Il progetto non coinvolge nessuna ambito di rispetto di manufatti storici.
- TAV.17 Località di interesse archeologico cartograficamente delimitate: Il sito di progetto non interesserà aree archeologiche cartograficamente limitate.
- TAV.18: Ambiti di tutela costieri cartograficamente delimitati: Il sito di progetto si trova in ambito collinare e pertanto non si interferisce con gli ambiti costieri.

Dall'analisi vincolistica non emerge che nell'area ci siano vincoli del PPAR ostativi alla variante in oggetto.

Dalla trasposizione attiva delle tutele rappresentate negli stralci sopra allegati l'area in esame è sottoposta alla tutela per media percettività per visuali panoramiche annesse alla presenza di alcune infrastrutture lineari, fra le quali la SP 77 e la superstrada.

La presente variante considerati gli elementi che costituiscono la morfologia dell'area in oggetto, sia naturali che antropici e analizzato lo scopo della stessa la quale si propone per individuare una zona agricola compatibile per la realizzazione di opere assimilate alle "opere di interesse pubblico", può ritenersi conforme alle prescrizioni del PPAR.

1.2.1.2 Trasposizione attiva PPAR comune di Tolentino

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Tolentino è adeguato al PPAR, (approvato definitivamente con Delibera di Giunta Regionale n. 33 del 09.01.1995 e successiva varianti) tuttavia la Deliberazione della Giunta Regionale n°1287 ME/URB del 19/5/1997 inerente il "documento di orientamenti agli enti locali in materia di pianificazione urbanistica - Linee guida per la redazione degli strumenti urbanistici generali comunali e per il loro adeguamento al P.P.A.R.", al punto 2.3. - Vigenza del P.P.A.R., indica che, una volta approvato il P.R.G. adeguato al P.P.A.R., resta ferma la vigenza del P.P.A.R. stesso e dei suoi disposti (indirizzi - direttive - prescrizioni di base) per eventuali future varianti, parziali o generali al P.R.G. adeguato.

Sulla scorta di quanto indicato, l'area in oggetto, è stata sottoposta ad una verifica preliminare di congruità alla strumentazione urbanistica sovracomunale, riscontrando che l'intervento in oggetto tiene conto della vocazione dell'area, nel rispetto sostanziale dei valori ambientali e paesaggistici presenti.

Per l'attuazione della presente variante parziale sono state condotte le necessarie verifiche in ordine alle prescrizioni di base permanenti contenute nel PPAR da cui alle tavole di trasposizione effettuate in sede di adeguamento del PRG vigente al PPAR di seguito allegate.

a) SOTTOSISTEMA GEOLOGICO, GEOMORFOLOGICO E IDROGEOLOGICO:

- l'area in questione risulta essere ubicata all'interno della fascia SA (subappenninica);
- l'area non ricade negli ambiti delle aree GA (di eccezionale valore), GB (di rilevante valore) o GC (di qualità diffusa).

CATEGORIE DELLA STRUTTURA GEOMORFOLOGICA

L'area in oggetto risulta ubicata in zona priva di ambiti di tutela dei caratteri geologico geomorfologici:

- non ricade in ambiti di tutela di corsi d'acqua, crinali, versanti;
- non sono presenti emergenze geologiche e geomorfologiche definite dal PPAR.

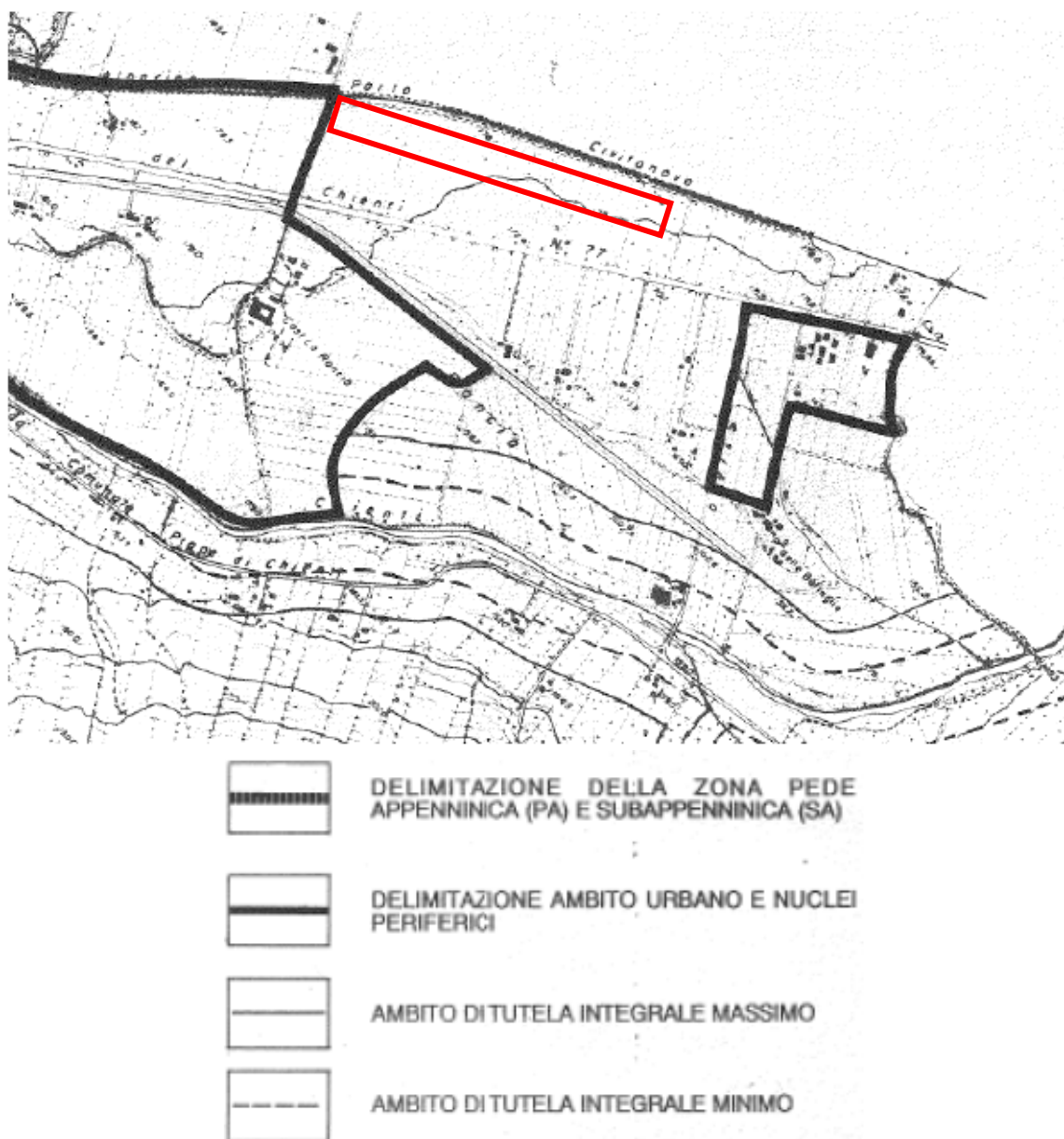


Figura 1.2.1.2/1: Trasposizione passiva del PPAR - Stralcio tav. 1D. Struttura geomorfologica del territorio: sistema idrografico e ambiti di tutela annessi ai corsi d'acqua come dal PPAR

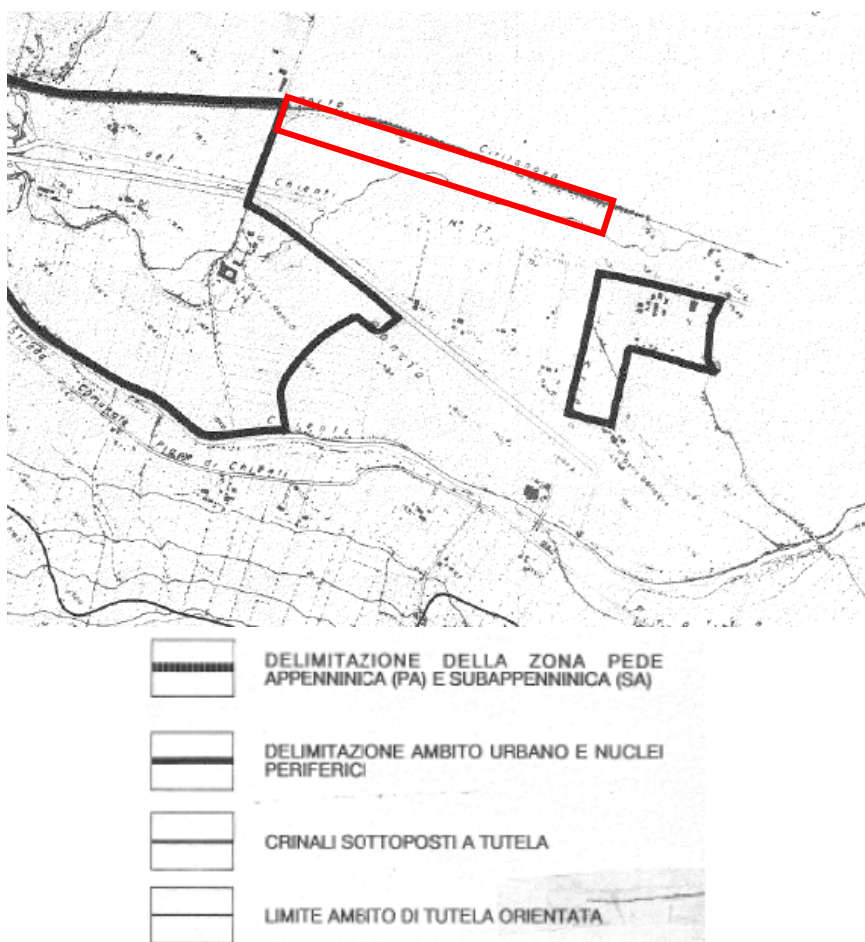


Fig. 1.2.1.2/2: Trasposizione attiva del PPAR - Stralcio tav. 1E: Struttura geomorfologica del territorio : sistema dei crinali e ambiti di tutela come dal PPAR

b) SOTTOSISTEMA BOTANICO VEGETAZIONALE

Sottosistemi tematici ed elementi costitutivi del sottosistema botanico-vegetazionale:

L'area in oggetto risulta ubicata in zona priva di ambiti di tutela dei caratteri botanico vegetazionali.

- Non ricade negli ambiti delle aree:
- BA (di eccezionale valore)
- BB (di rilevante valore)
- BC (di qualità diffusa)

Valutazione qualitativa del sottosistema botanico-vegetazionale:

Nella zona non sono presenti aree floristiche, foreste regionali e boschi, pascoli e elementi diffusi del paesaggio agrario definiti dal PPAR.

Sottosistemi territoriali generali:

Il progetto non ricade all'interno di aree significative per tale sottosistema. Esso è prossimo all'area di eccezionale valore n. 3 "Abbadia di Fiastra".

Parchi, riserve naturali regionali:

Non sono interessati Parchi, Riserve naturali regionali.

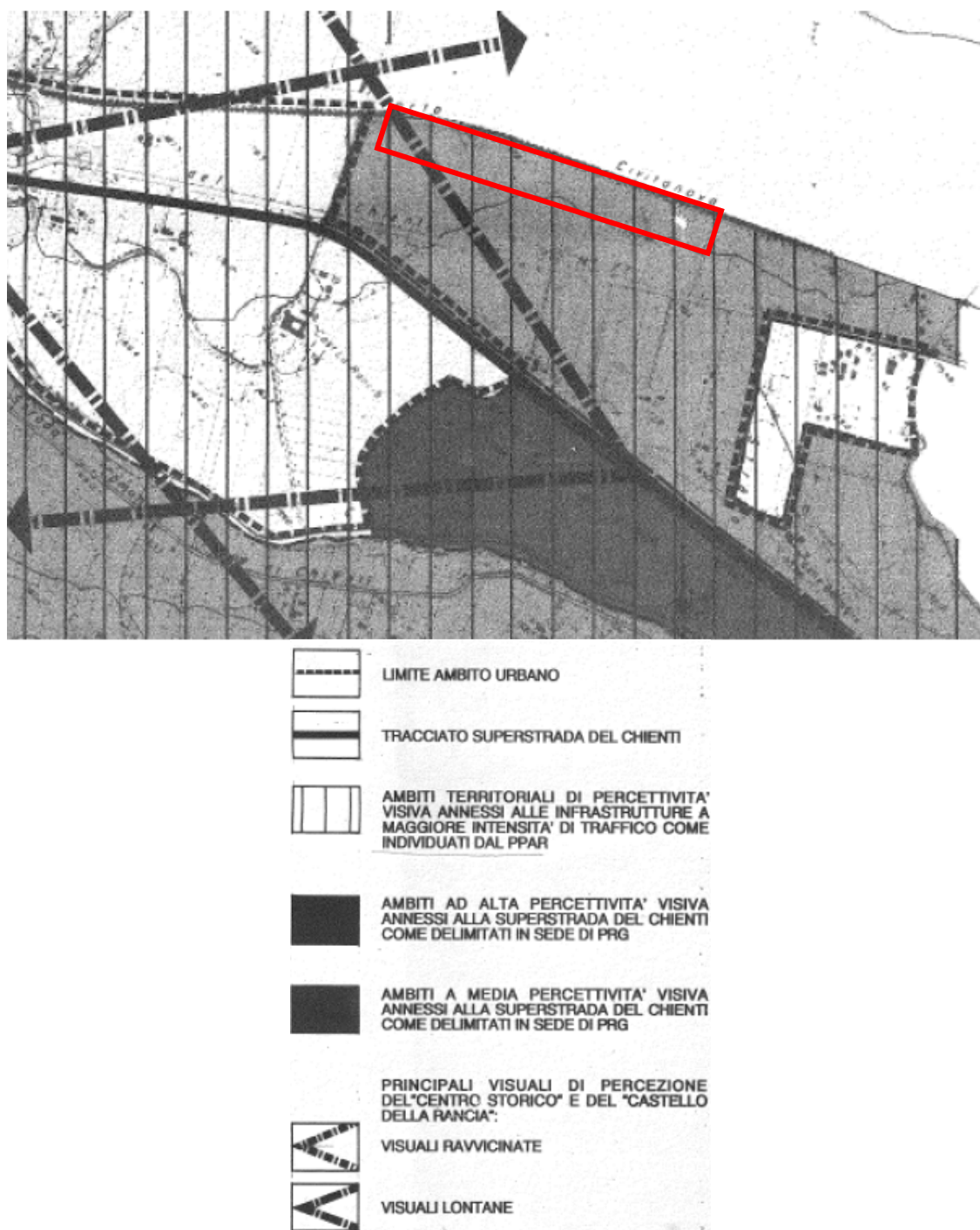
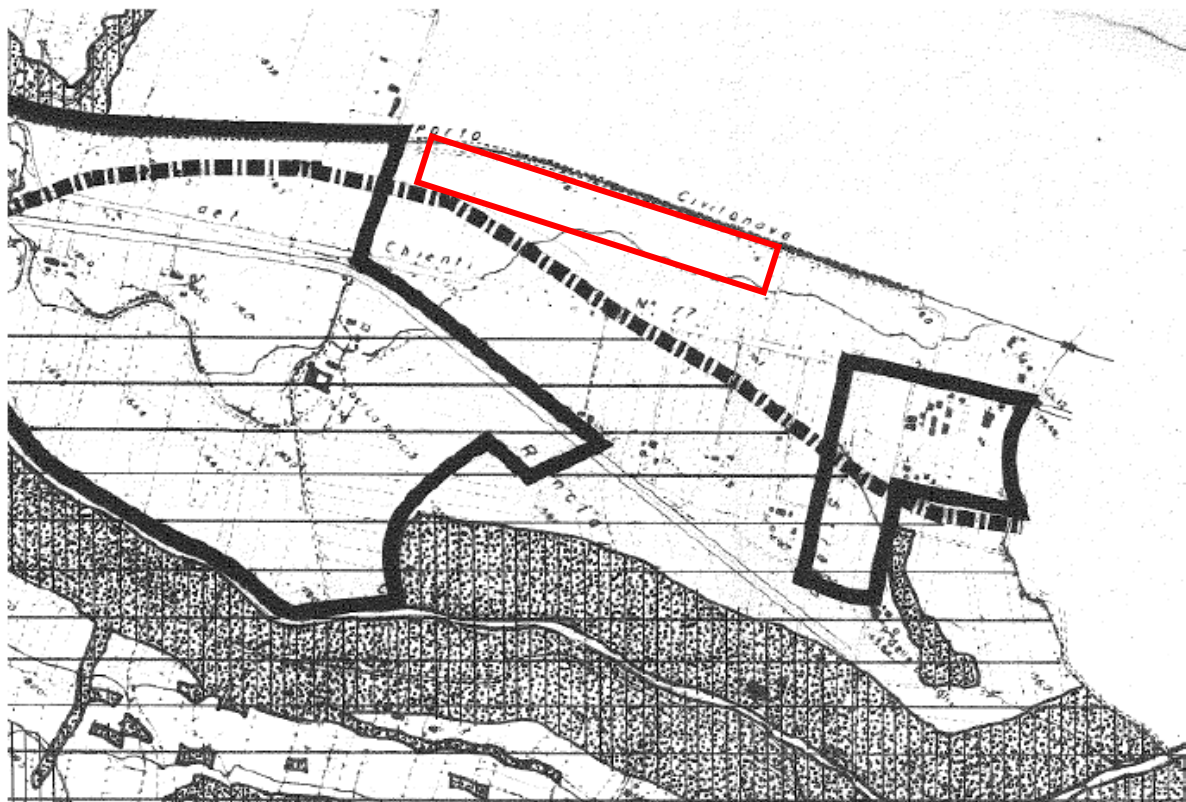


Fig. 1.2.1.2/3: Stralcio Tav. 1L - trasposizione: Delimitazione degli ambiti a differente percezione visiva annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico

c) CATEGORIE DEL PATRIMONIO STORICO CULTURALE:

L'area non è limitrofa a nuclei storici né al paesaggio agrario di interesse storico - ambientale.



SIMBOLOGIA	
	DELIMITAZIONE DELLA ZONA PELE APPENNINICA (PA) E SUBAPPENNINICA (SA)
	DELIMITAZIONE AMBITO URBANO E NUCLEI PERIFERICI
	AREA AD ECCEZIONALE VALORE PAESISTICO AMBIENTALE (art. 20 NTA/PPAR)
	TUTELA INTEGRALE ANNESSA AL CENTRO STORICO
	AREE SOGGETTE A TUTELA INTEGRALE
	AREE SOGGETTE A TUTELA ORIENTATA.

Fig. 1.2.1.2/4: Stralcio tav. 1M – trasposizione PPAR - Ambiti di tutela provvisoria prescritti dal PPAR

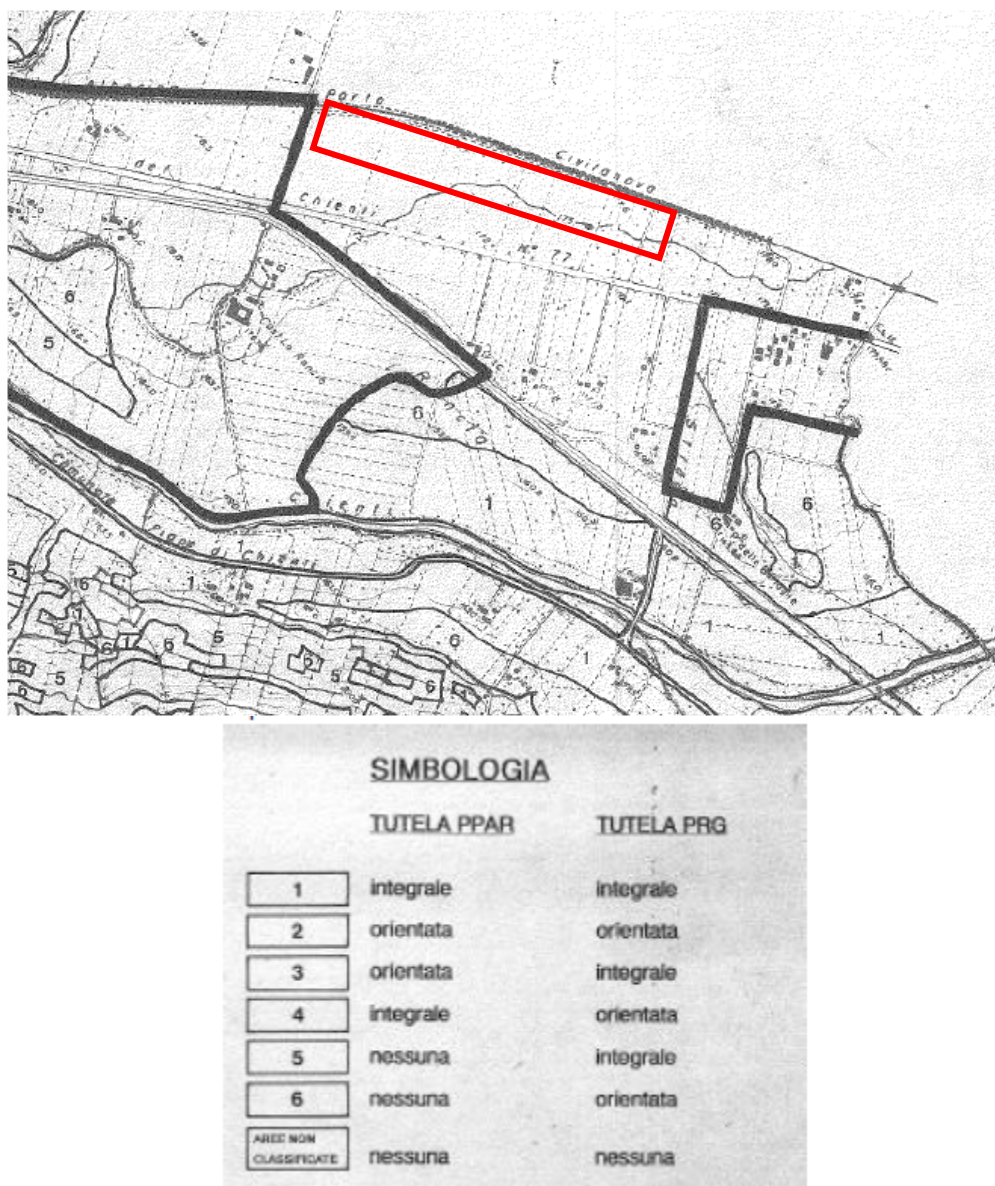


Fig. 1.2.1.2/5: Stralcio tav. 1N - Trasposizione PPAR. Territorio extraurbano: confronto per ambiti territoriali tra i vincoli di tutela del PPAR e i vincoli di tutela prescritti dal PRG

Dall'analisi vincolistica non emerge che nell'area ci siano vincoli del PPAR ostativi alla variante in oggetto.

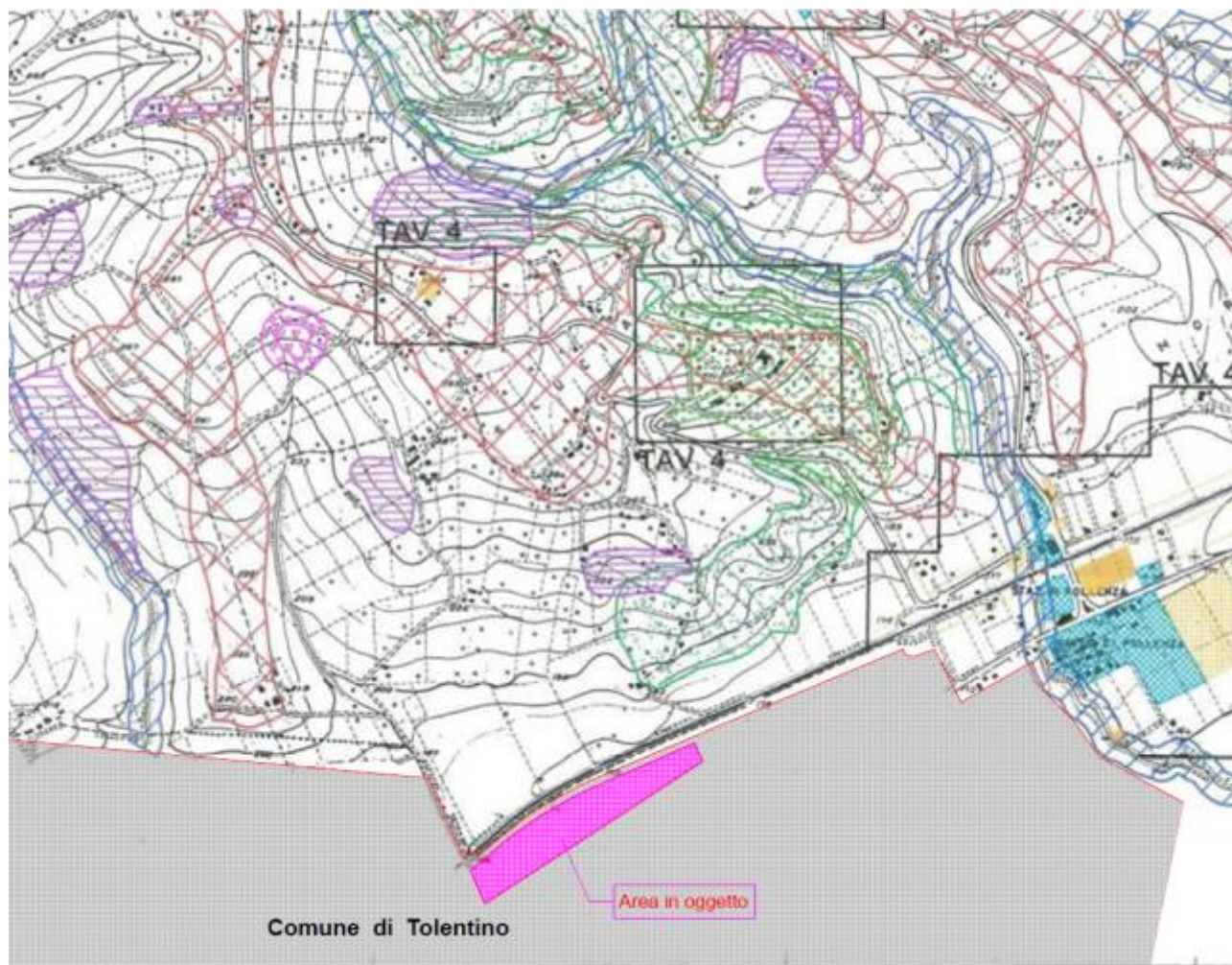
Dalla trasposizione attiva delle tutele rappresentate negli stralci sopra allegati l'area in esame è sottoposta alla tutela per media percezione per visuali panoramiche annesse alla presenza della superstrada mentre per la tutela orientata, occorre evidenziare che è stata imposta da PRG e non da PPAR (ricade in zona 6 come da fig.1.2.1.2/5/tav 1N).

La presente variante considerati gli elementi che costituiscono la morfologia dell'area in oggetto, sia naturali che antropici e analizzato lo scopo della stessa la quale si propone per individuare una zona agricola compatibile per la realizzazione di opere assimilate alle "opere di interesse pubblico", può ritenersi conforme alle prescrizioni del PPAR.

1.2.1.2 Trasposizione attiva PPAR comune di Pollenza

Nella figura che segue si riporta lo stralcio della tutela attiva del PPAR del comune di Pollenza.

Le aree immediatamente a confine con il sito di variante, il cui limite è rappresentato dalla ferrovia Civitanova Marche – Albacina, non hanno previsioni ostative o in contrasto con le infrastrutture facilmente smontabili da realizzare e con l'esercizio del volo.



LEGENDA

CRINALI (tutela orientata)

ambito definitivo



CORSI D'ACQUA (tutela integrale)

ambito definitivo



NUCLE STORICO (tutela integrale)

ambito definitivo



ZONE ARCHEOLOGICHE

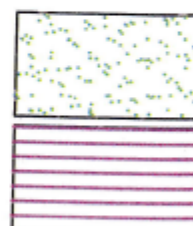
ambito definitivo



VERSANTI (tutela integrale)

aree con pendenza superiore al 30%

aree instabili con pendenza superiore al 20%



AREE FLORISTICHE (tutela integrale)

ambito definitivo



1.2.2 Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)

Il PIT approfondisce gli orientamenti enunciati nella Relazione sulla forma, i contenuti e la metodologia approvata dalla Giunta Regionale con delibera n. 1944 del 26 luglio 1997. Assume pertanto i seguenti indirizzi di fondo:

- Stimolare lo sviluppo solidale delle identità regionali;
- Migliorare la qualità ambientale esistente e futura;
- Facilitare l'inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo;
- Accrescere l'efficienza funzionale del territorio;
- Ridurre gli squilibri intraregionali più gravi;
- Assicurare efficacia e consensualità alle scelte del piano.

Inoltre assume, come temi di interesse prioritario rispetto a cui individuare gli obiettivi specifici del piano:

- O1. la coesione interna dei sistemi territoriali sovralocali;
- O2. il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati;
- O3. la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale;
- O4. la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura;
- O5. il consolidamento dei territori fragili;
- O6. il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione;
- O7. lo sviluppo dei territori transfrontalieri.

Nel tradurre operativamente questi orientamenti, il PIT propone una strategia di pianificazione fondamentalmente orientata all'azione piuttosto che al vincolo e ai principi di sussidiarietà e partenariato piuttosto che di affermazione gerarchizzata dei poteri di indirizzo.

I principi guida che ispirano le proposte operative del PIT sono:

- Fare rete: Con il rafforzamento delle reti e in particolare con l'estendersi delle infrastrutture di comunicazione a distanza si possono ridurre sensibilmente gli svantaggi di posizione rispetto alle aree di centralità nello spazio europeo;
- Promuovere l'infrastrutturazione: Il PIT mira a potenziare decisamente il telaio delle infrastrutture regionali, al fine di colmare i gravi ritardi accumulati per effetto di un modello di sviluppo economico affidato al primato del "fai da te" e delle iniziative individuali. Incrementalismo nella realizzazione delle opere pubbliche e mobilitazione individualistica hanno generato un forte pregresso di domande da sanare e appaiono oggi ancora meno adeguati di fronte al salto qualitativo richiesto da una congiuntura che impone di elevare rapidamente la competitività del sistema Marche. Il PIT dunque si pone l'obiettivo di recuperare i ritardi, individuando "tutte le infrastrutture che servono, e solo quelle che servono", analogamente a quanto si propone di fare anche il Ministero dei Lavori Pubblici per le opere pubbliche di importanza nazionale. Ma con una importante precisazione: le infrastrutture del PIT sono concepite come opere territoriali, quindi non solo opere funzionali necessarie per garantire la efficienza dei servizi, ma anche come occasione di sviluppo dei territori a vario titolo interessati;
- Integrare strategie ambientali e territoriali: La compatibilità tra ambiente e sviluppo è un obiettivo irrinunciabile delle attuali politiche regionali. Ma una impostazione vincolistica e settorializzata delle politiche ambientali, sia all'interno delle aree di tutela e di salvaguardia, che nell'ambito di provvedimenti per la protezione delle risorse essenziali, non risolve il problema di fondo della sostenibilità dello sviluppo. Occorre invece far cooperare strettamente politiche spaziali e politiche ambientali e introdurre nei singoli territori la dimensione ambientale dentro le scelte dello sviluppo fin dal loro stato

nascente, allo scopo di evitare costose azioni riparatorie o, ancor peggio, le paralisi dovute alle incompatibilità verificate a posteriori. In questa prospettiva il PIT assume i fattori ambientali -insieme a quelli storico-culturali- come un elemento pervasivo nella strutturazione del territorio regionale, provinciale e comunale e come ambito di coordinamento tra i piani ai diversi livelli;

- Valutazione integrata ambientale e territoriale preventiva delle opere di maggiore impatto;
- Territorializzare le politiche di sviluppo: in particolare si evidenzia come le politiche settoriali dell'infrastrutturazione debbano accompagnarsi con progetti di sviluppo dei territori attraversati, innovando fortemente gli strumenti e le pratiche d'intervento che fino ad oggi sono state costruite sulla separazione programmatica e attuativa.

Nell'ambito degli indirizzi di pianificazione si propone di assumere il territorio delle Marche come una rete di sistemi territoriali e di ambienti locali di cui sono riconosciute le diversità e le qualità specifiche dei cammini di sviluppo. Tali ambienti sono suddivisi in:

- Ambienti a dominante produttiva: aree a forte sviluppo industriale;
- Ambienti a dominante produttiva: aree industriali-rurali;
- Ambienti a dominante urbana;
- Ambienti a dominante naturalistica.

Il comune interessato dal progetto è quello di Cingoli dove dominano gli ambienti naturali. Il progetto è situato in una sella, defilato rispetto al vicino fondovalle del f. Musone. Una volta terminata l'attività il progetto prevede la realizzazione di un microhabitat umido che contribuirà ad affermare la vocazione naturalistica del territorio circostante.

In merito alle disposizioni ed agli orientamenti generali di attuazione, Il "Piano di Inquadramento Territoriale" (PIT) della Regione Marche è concepito come un piano strategico a medio termine, quale disegno generale di sintesi delle trasformazioni territoriali in funzione dello sviluppo economico-sociale della comunità regionale, in applicazione dell'art. 2 della L.R. n. 34 del 1992. Stabilisce le linee fondamentali di assetto del territorio al fine di garantire la compatibilità dei programmi di sviluppo economico con i contenuti del Piano Paesaggistico e Ambientale Regionale relativi alla tutela e valorizzazione delle risorse cultural, paesaggistiche ambientali e naturalistiche.

Il PIT è fondamentalmente un piano di coordinamento delle funzioni di inquadramento degli assetti territoriali. Il PIT individua lo schema d'inquadramento per il futuro del territorio regionale. Nelle predisposizione dello schema confluiscono le seguenti funzioni prescritte dalla L.R. n. 34/92 art. 10:

- la definizione delle linee fondamentali di assetto del territorio
- la formulazione del quadro di riferimento territoriale degli indirizzi e dei programmi regionali di sviluppo;
- l'individuazione dei sistemi funzionali del territorio a scala regionale
- la definizione degli elementi dell'armatura territoriale a scala regionale.

Coerentemente con la sua natura di piano strategico strutturale, lo schema d'inquadramento territoriale non è inteso come un disegno vincolante delle linee di assetto, ma piuttosto una visione di guida per il futuro capace di indirizzare i componenti dei molti soggetti che intervengono sul territorio ed in particolare di orientare le politiche territoriali della stessa regione.

Entrando nel tema delle infrastrutture, il PIT individua il Piano di Inquadramento delle Reti Infrastrutturali (PIR) come lo strumento che deve definire le scelte prioritarie per le opere di interesse regionale e ne definisce alcuni contributi previsionali.

Nella figura che segue si evidenzia l'Assetto proposto per la rete infrastrutturale di interesse regionale.

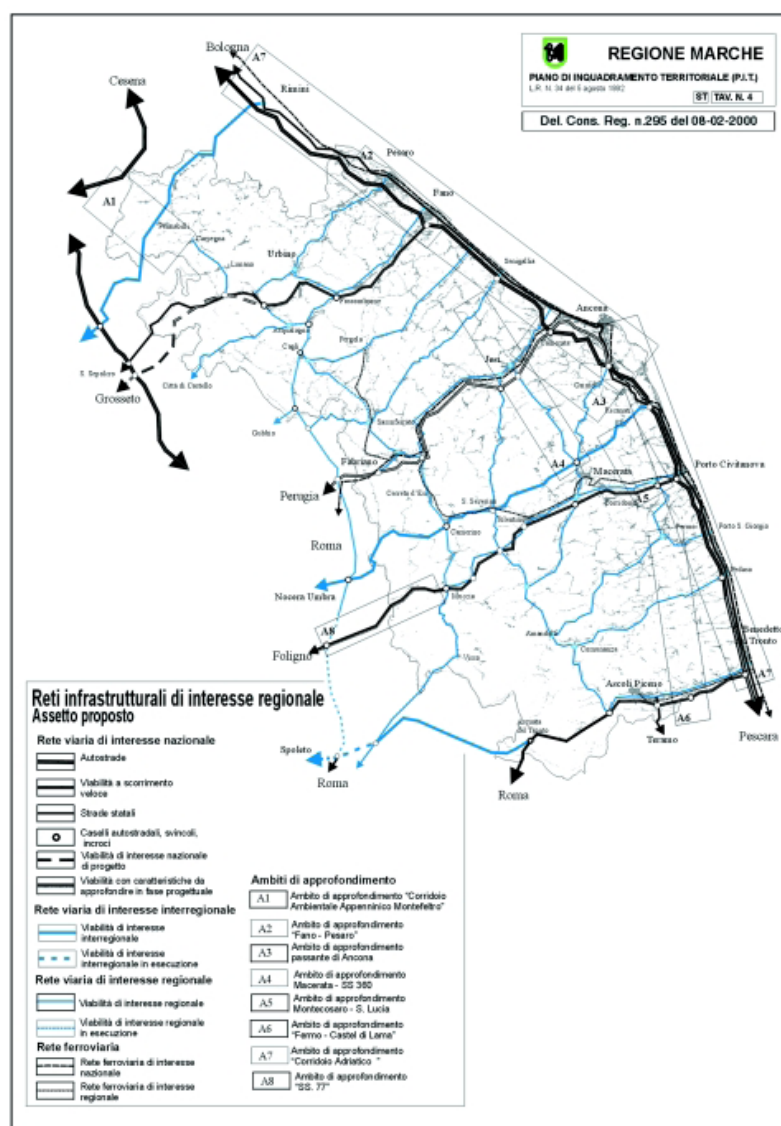


Fig. 1.2.2/1: Assetto proposto per la rete infrastrutturale di interesse regionale

Un approfondimento particolare è fatto sulle reti ambientali, con le quali i tracciati della rete principale e delle derivazioni potrebbe interferire.

Infatti, il PIT definisce le reti storico ambientali integrate, con le quali si propone di superare la concezione puntuale o areale dei luoghi di interesse storico, ambientale e paesaggistico a favore di una loro reintegrazione in trame continue e reticolari distribuite su tutto il territorio regionale.

Il connettivo che mette in rete i singoli episodi sarà fatto soprattutto di *greenways* intese come corridoi ambientali che integrano gli spazi della storia e della natura con quelli destinati al tempo libero ed al turismo. Ma anche di relazioni immateriali, come quelle che collegano i siti della cultura attraverso le reti telematiche accessibili al pubblico.

In questo contesto un approfondimento particolare viene fatto sulle rete ambientali, distinti in regionali e locali.

Rete ambientale regionale

Il PIT individua come telaio portante per le grandi connessioni storico-naturalistiche la direttrice appenninica, i principali fondovalle fluviali, la direttrice costiera. Le direttrici

appenninica e adriatica si connettono attraverso i corridoi ambientali realizzati lungo i fondo valle fluviali (**tav. ST6**).

Si prevedono due tipologie di corridoi ambientali trasversali:

- a. “di riequilibrio”, ovvero i fondovalle caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative;

Sono previsti lungo i fiumi Metauro, Esino, Chienti, Tronto. Questi corridoi ambientali sono oggetto di specifici “cantieri progettuali PIT”, che hanno per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo.

- b. “di salvaguardia”, ovvero i fondo valle ancora relativamente poco compromessi ed a forte vocazione ambientale e turistica.

Sono disposti lungo i fiumi Foglia, Misa, Musone, Potenza, Tenna e Aso. Realizzano direttrici di connessione tra ambiente costiero e ambiente montano, offrendosi come supporto privilegiato al turismo culturale e ambientale variamente combinato con le prospettive di sviluppo locali. In questi contesti le strategie di sviluppo dei diversi settori produttivi, dei servizi e delle infrastrutture dovranno essere attentamente verificate sotto il profilo della sostenibilità ambientale.

Rete ambientale locale

Per quanto riguarda la *Rete ambientale locale*, Il PIT indica alle Province l'opportunità di integrare la rete ambientale regionale con reti locali, da realizzare in particolare lungo i sistemi fluviali secondari che confluiscono in corridoi ambientali di importanza regionale.

Su queste reti locali dovrebbero, per quanto possibile, appoggiarsi le previsioni relative agli spazi destinati a verde dai Piani Regolatori Comunali e fornire il contributo, nell'ambito del metodo della coopianificazione, delle scelte infrastrutturali che interesseranno il proprio territorio.

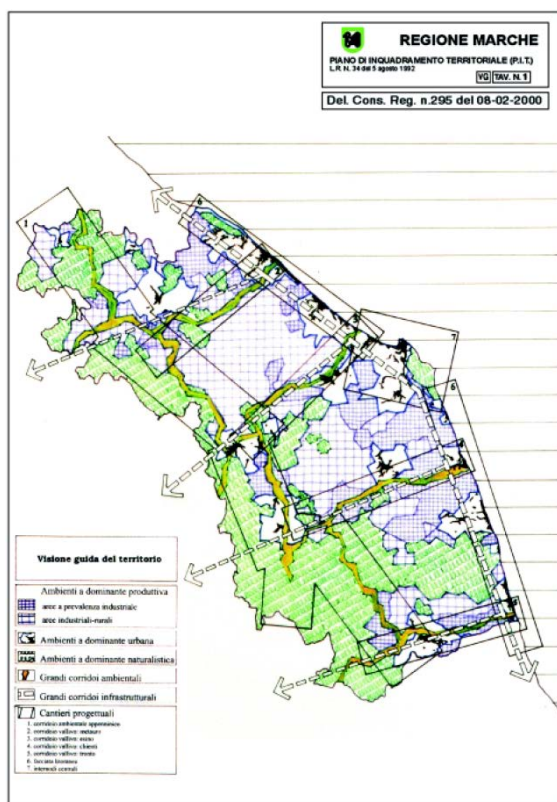


Fig. 1.2.2/2: PIT - Visione guida del territorio

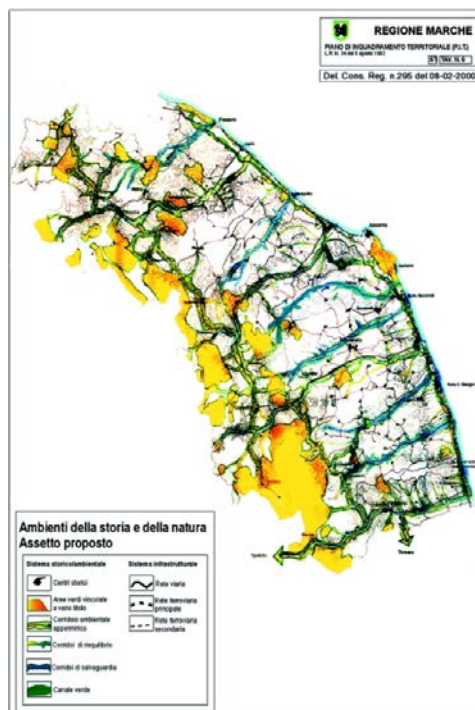


Fig. 1.2.2/3: PIT – Ambienti della storia e della natura – Assetto proposto

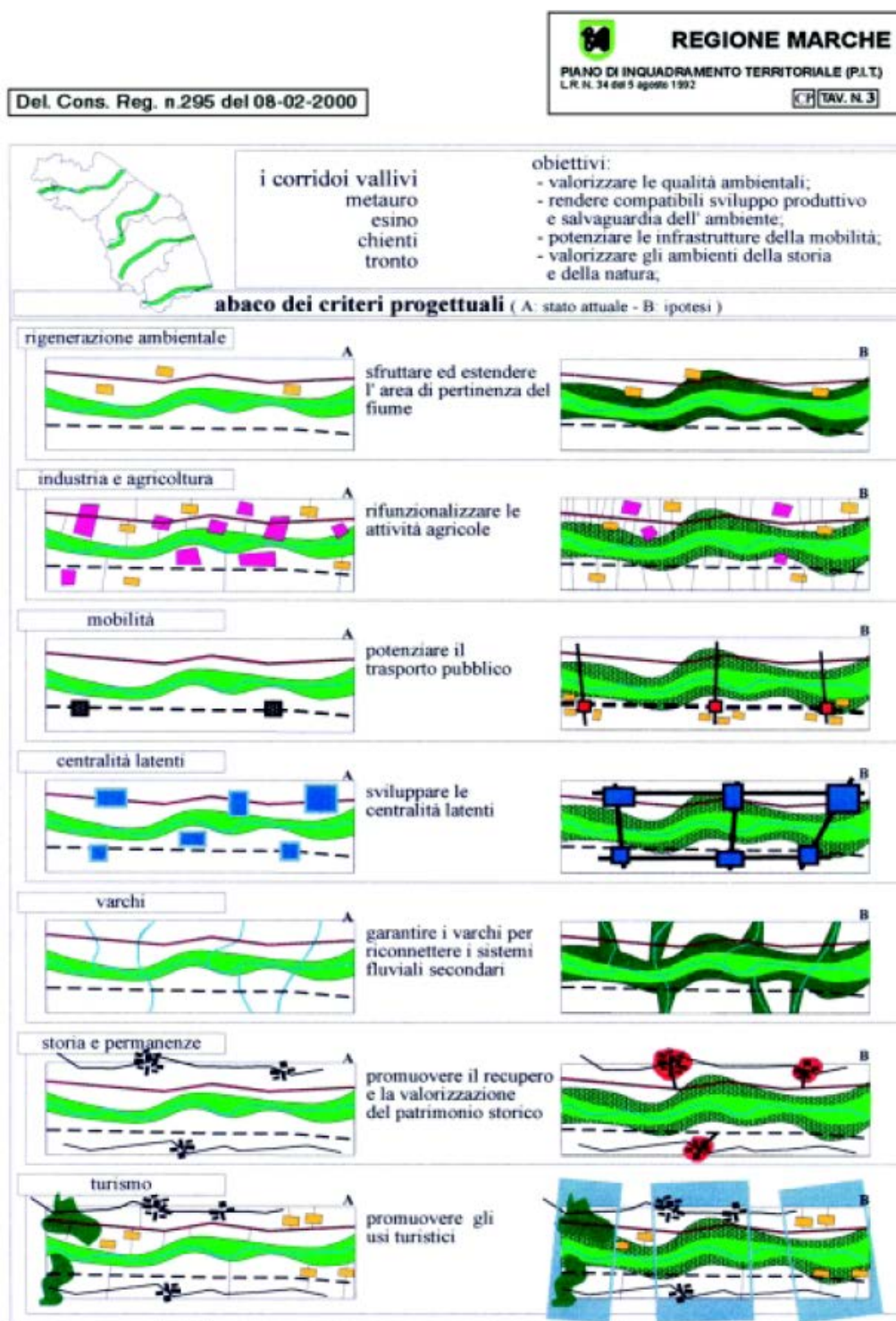


Fig. 1.2.2/4: PIT – Corridoi ambientali regionali di riequilibrio – Abaco dei criteri progettuali

Il progetto in esame non interferisce con il sistema delle reti infrastrutturali in quanto il flusso di traffico attratto è modesto. Per contro, anche se in modo limitato, può contribuire alla differenziazione delle modalità di arrivo del flusso turistico nel comune di Tolentino e nelle aree circostanti.

1.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento di Macerata

Il Piano territoriale di coordinamento (PTC) della Provincia di Macerata, come definito all'art. 1 dello stesso, appresta gli strumenti di conoscenza, di analisi e di valutazione dell'assetto del territorio della Provincia 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.

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:

- a. indica le diverse destinazioni del territorio provinciale, in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti (ordinamento territoriale per sistemi, parte II);
- b. 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;
- c. 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;
- d. 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;
- e. definisce le operazioni (ivi inclusi i piani, i programmi od i progetti di scala intercomunale) ed i procedimenti per l'attuazione del PTC medesimo;
- f. 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 é 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.

SISTEMA AMBIENTALE

Nel Sistema Ambientale il PTC individua aree ed ambiti territoriali in funzione tanto dei valori, dei rischi, delle potenzialità e della sensibilità ecobiologica di ciascuno di essi, quanto del complesso delle relazioni e degli scambi che interconnettono territori differenti nonché in funzione delle necessità dell'intero territorio provinciale e della comunità sullo stesso insediata.

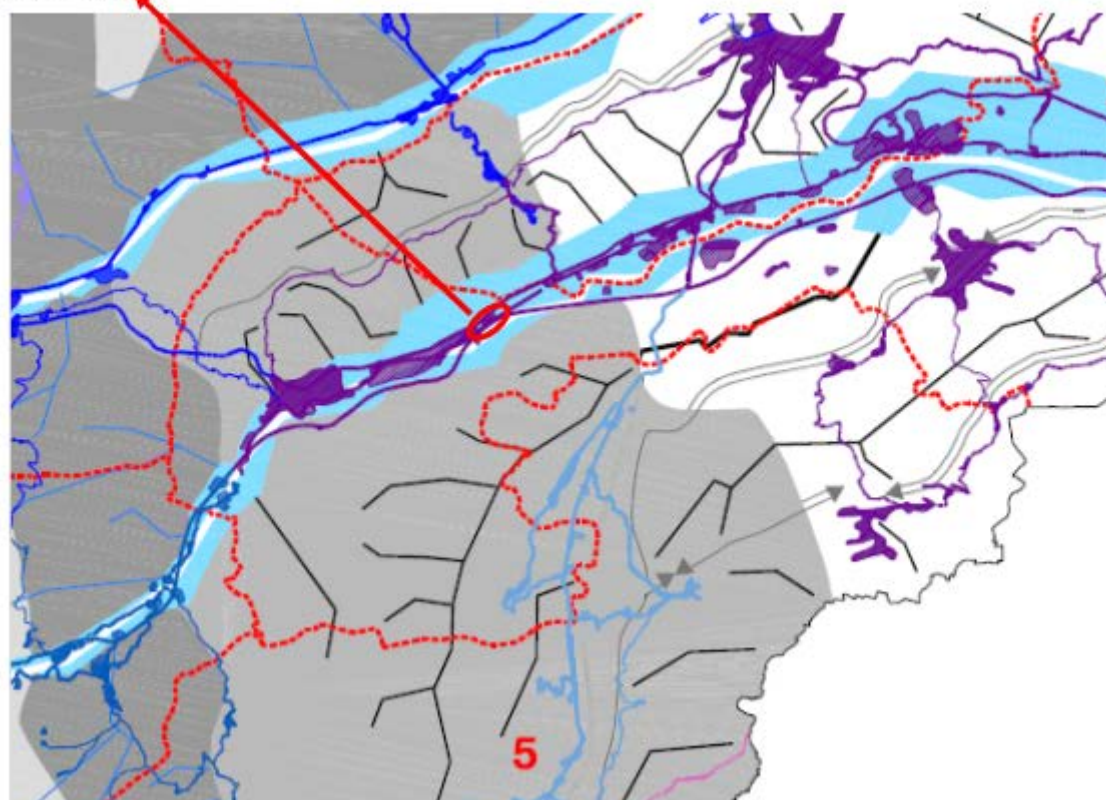
Il sistema ambientale è formato dall'insieme delle strutture ambientali complesse del territorio provinciale, a loro volta costituite da diverse componenti (geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, botanico-vegetazionali e faunistiche) strettamente interconnesse le une alle altre (vedi stralcio Tav. EN1).

L'area di interesse per il progetto ricade all'interno delle seguenti strutture complesse:

- *Connessioni interambientali principali (Chienti, Potenza, Esino, Nera) e reticolo di alimentazione principale delle connessioni interambientali* (art. 10.2.7): vi rientra la fascia fluviale del fiume Chienti e l'area del varco fluviale che abbraccia una vasta area di fronte al Castello della Rancia.

Le *connessioni interambientali principali* costituiscono i corridoi ecologici più importanti dell'intero sistema ambientale in quanto, mettendo in comunicazione ambienti diversi (dalle aree montane al litorale marino), consentono e favoriscono lo scambio ecobiologico e lo sviluppo della biodiversità. Il *corridoio ecologico* è costituito da una fascia lineare di territorio composta, essenzialmente, dal corso d'acqua principale e dalle zone della vegetazione ripariale; entro il *corridoio* trovano adeguata sede le rilevanti funzioni ecologiche di *contenitore* (ecosistema acquatico-umido) e di *condotto* (canale/veicolo di spostamento di animali, semi, geni). Il *corridoio* rappresenta l'habitat appropriato per la rigenerazione e proliferazione delle specie autoctone anche in funzione di ricolonizzazione del territorio circostante. La tutela e la valorizzazione funzionale del *corridoio* consentono di realizzare, contemporaneamente, habitat, condotto, filtro, barriera, fonte e risorsa di alimento per specie vegetali e animali. Il *reticolo di alimentazione* (ossia il fitto sistema degli affluenti, corsi d'acqua e fossi) alimenta (con acqua, depositi fluviali, specie animali, specie vegetali) le connessioni interambientali, assicurando la vitalità e lo sviluppo ecosistemico delle connessioni stesse; le confluenze tra i corsi d'acqua principali ed il reticolo di alimentazione sono connotati da elevata sensibilità ambientale che comporta la necessità di costanti azioni di tutela.

Sito di progetto



Legenda

	Riserva di naturalità: dorsale carbonatica principale		sistema costiero
	crinale principale		sistema della valle e delle colline del Chienti
	reticolo di alimentazione principale delle connessioni interambientali		sistema della valle e delle colline del Potenza e di Recanati
	Riserva di naturalità locale: dorsale carbonatica secondaria		sistema delle colline e della montagna di Cingoli, Apiro e Poggio S. Vicino
	reticolo di alimentazione secondaria ed area di protezione		sistema della sinclinale di Camerino
	Area di filtro del serbatoio idrico delle dorsali carbonatiche		sistema della montagna di Esanatoglia e Sefro
	Area e reticolo di scambio delle dorsali		sistema della montagna di Visso
	Area di riequilibrio idrogeologico		sistema dell'alta valle del Chienti e delle colline del Fiastrone
	Area collinare di microconnessione		sistema dell'alta valle del Fiastra
	Microconnessioni locali principali: crinali		sistema della valle del Fiastra e delle colline di Sarnano
	Microconnessioni locali secondarie: corsi d'acqua		sistema delle colline del Tenna
	Connessioni Interambientali principali (Chienti, Potenza, Esino, Nera)		
	Connessioni interambientali secondarie		

Fig. 1.2.3/1: Stralcio Tav. En1 PTC.

Art.17.- Direttive per la salvaguardia ed il potenziamento dei corridoi ecologici.

Per le *connessioni interambientali (principali e secondarie)* e per i rispettivi *reticoli di alimentazione* ed *aree di protezione* sono definite le seguenti direttive specifiche.

17.1.- Direttiva specifica n.1: incentivazione degli insediamenti e delle attività colturali di agricoltura biologica nelle aree agricole periferiche.

17.2.- Direttiva specifica n.2: incentivazione degli impianti produttivi legnosi in aree degradate.

17.3.- Direttiva specifica n.3: attuazione ed incentivazione degli interventi di manutenzione e di riqualificazione degli alvei.

Per le stesse strutture vengono infine indicate i seguenti indirizzi specifici da considerare nell'ambito del recepimento del PTC da parte degli strumenti urbanistici (**art. 19**).

19.6.- Lungo le *connessioni interambientali (principali e secondarie)* ed in presenza dei rispettivi *reticoli di alimentazione* ed *aree di protezione*, gli strumenti urbanistici debbono prevedere e -per quanto possibile, in relazione alla situazione esistente- prescrivere le sole destinazioni, i soli usi ed i soli interventi idonei a realizzare il recupero della funzionalità fisico-biologica dei corsi d'acqua, il recupero ed il potenziamento delle fasce ripariali e della vegetazione golenale, la sistemazione degli alvei e degli argini, naturali o artificiali (attraverso le tecniche della bioingegneria) nonché, ove possibile, la rinaturalizzazione dei corsi d'acqua ed il ripristino delle aree di naturale esondazione del corso d'acqua.

I vari indirizzi, in particolare per quanto riguarda l'aspetto della salvaguardia dei corridoi ecologici costituiti dalla vegetazione naturale esistente, sono stati presi come riferimento per la definizione della rete ecologica e per la successiva zonizzazione.

Per quanto riguarda le prescrizioni il PTC (**art. 20**) - anche per favorire la corretta e piena attuazione del PPAR - detta prescrizioni proprie correlandole a quelle del piano paesistico ambientale regionale attraverso le seguenti operazioni:

- a. individuazione di - *ambiti di tutela provvisori*: (la cui delimitazione definitiva compete agli strumenti urbanistici generali compreso il caso degli ambiti cartograficamente delimitati dal PTC), per detti nuovi ambiti (ossia quelli definitivamente delimitati dai Comuni in sede di adeguamento del P.R.G. al P.T.C.) il PTC detta prescrizioni di base permanenti con riferimento ad alcune categorie costitutive del paesaggio;
- b. individuazione di *emergenze geomorfologiche* con ambiti provvisori di tutela la cui delimitazione definitiva compete agli strumenti urbanistici generali in sede di adeguamento al PTC;
- c. delimitazione di alcuni puntuali *ambiti provvisori di tutela* di beni appartenenti alle categorie costitutive del paesaggio di cui alla successiva lettera d dando corso — in parte e salve eventuali ulteriori specificazioni da parte dei singoli Comuni interessati - all'operazione di delimitazione degli *ambiti definitivi di tutela* di cui al secondo comma;
- d. definizione delle *prescrizioni generali di base transitorie e permanenti* dettate a tutela di alcune categorie costitutive del paesaggio, ritenute componenti fondamentali dell'ambiente caratterizzante il territorio provinciale per gli aspetti geologico-geomorfologico, botanico-vegetazionale e storico-culturale.

Art.21.- Definizione delle prescrizioni generali di base transitorie di PTC per gli ambiti di tutela provvisori.

Il PTC, al fine della prevenzione dei dissesti idrogeologici, per gli ambiti provvisori di tutela (orientata e integrale) dallo stesso individuati, detta le seguenti prescrizioni.

21.1.- Tutti gli interventi di regimazione idraulica dei corsi d'acqua, di sistemazione dei versanti e, più in generale, di trasformazione del suolo, debbono essere volti al miglioramento, al mantenimento e al recupero della stabilità idrogeologica del territorio. A tal fine sono privilegiati e favoriti gli interventi che prevedono l'impiego delle tecniche dell'ingegneria naturalistica.

21.2.- In particolare, per tutti gli interventi che investono ampie superfici di territorio, debbono essere adottati criteri di realizzazione volti a ridurre al minimo indispensabile le superfici impermeabili, favorendo l'infiltrazione delle acque meteoriche nel terreno.

21.3.- Tutti gli interventi di impianto vegetazionale debbono essere strutturati (tipologia delle specie e caratteristiche d'impianto) in modo da consentire una corretta regimazione delle acque superficiali, favorendo l'infiltrazione nel terreno e comunque la ritenzione temporanea delle acque meteoriche utilizzando specie arboree tipiche (autoctone) dell'area d'intervento.

21.4.- Tutti gli interventi di impianto artificiale devono essere progettati in modo da minimizzare l'effetto dell'impermeabilizzazione mediante l'impiego di materiali che permettano la percolazione delle acque o, quantomeno, la ritenzione temporanea delle stesse.

21.5.- Per i grandi insediamenti industriali, allo scopo di limitare il carico idraulico in fognatura, debbono essere previsti, tra le opere di urbanizzazione primaria, sistemi di raccolta e di convogliamento delle acque meteoriche intercettate dalle coperture degli edifici -e almeno per le acque di seconda pioggia- dalle superfici impermeabilizzate, costituiti da appositi bacini di accumulo temporaneo.

21.6.- E' vietato interrompere e/o impedire il deflusso superficiale dei fossi e dei canali nelle aree agricole senza prevedere un nuovo e/o diverso recapito per le acque intercettate. Qualora l'intervento previsto comporti l'interruzione e/o l'intercettazione della rete di deflusso delle acque superficiali si debbono prevedere ed attuare soluzioni ed opere atte a garantire il mantenimento dell'efficienza della rete stessa.

21.7.- Al fine di evitare gli effetti dannosi dello scorrimento delle acque superficiali non regimentate sui versanti la cui pendenza supera il 15%, nei terreni coltivati si dovranno predisporre sistemi di regimazione delle acque meteoriche costituiti da canalette e fossi di scolo che recapitino le acque intercettate nella rete di deflusso naturale evitandone lo spargimento casuale.

21.8.- Al fine di evitare gli effetti dannosi dello scorrimento delle acque superficiali non regimentate sui versanti la cui pendenza supera il 15%, nei terreni coltivati prospicienti le strade dovranno essere mantenute e/o create fasce di vegetazione arborea e/o arbustiva. Per le stesse finalità le strade pavimentate dovranno prevedere sistemi di captazione delle acque meteoriche intercettate dalle superfici impermeabili con recapito nella rete di scolo esistente.

La destinazione d'uso prevista dalla variante ed il progetto che sarà realizzato non contrasta con nessuna delle prescrizioni illustrate sopra.

EN2 schema di riferimento per direttive, indirizzi e prescrizioni del sistema ambientale

L'area oggetto di variante è in C.da Rancia in zona pianeggiante a ridosso della ferrovia Albacina-Civitanova, ed è individuata dal P.R.G. come area "E – Area ad Uso Agricolo".

Tav EN 3a “ Prescrizioni sistema botanico-vegetazionale “

Dall'analisi di questa tavola risulta che nel sito di progetto ricadono i seguenti elementi di interesse botanico-vegetazionale:

1. Varchi fluviali (art. 23.10);
2. Aree coltivate di valle (art. 31.2).

Definizioni delle prescrizioni di base permanenti da PTC per gli ambiti di tutela provvisori:

Art. 23 - Definizione delle prescrizioni di base permanenti di PTC per le categorie della struttura geomorfologica: corsi d'acqua.

➤ Aree coltivate di valle (art. 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. Il progetto in esame non determina la rimozione di specie arboree protette.

➤ Varchi fluviali (Art. 23.10) - porzione di territorio prevalentemente libero, lungo la valle fluviale, compresa tra aree edificate.

Il PTC individua, nell'elaborato di cui al precedente art. 2.1.1.2.6, i principali varchi fluviali che sono sottoposti alle norme di tutela integrale di cui al successivo punto. **23.10-bis** – Negli ambiti provvisori individuati, escluse le aree urbanizzate, sono vietate:

- a. ogni nuova edificazione, nonché l'ampliamento degli edifici esistenti;
- b. l'abbattimento della vegetazione arbustiva e di alto fusto esistente, tranne le essenze infestanti e le piantate di tipo produttivo-industriale. Resta salvo quanto regolamentato dalla L.R. 8/87 e successive integrazioni e modificazioni nonché quanto previsto dalla L.R. 34/87 per il solo miglioramento delle tartufaie controllate;
- c. il transito con mezzi motorizzati fuori delle strade statali, provinciali, comunali, vicinali gravate da servitù di pubblico passaggio e private esistenti, fatta eccezione per i mezzi di servizio e per quelli occorrenti all'attività agrosilvo-pastorale;
- d. l'allestimento di impianti, di percorsi o di tracciati per attività sportiva da esercitarsi con mezzi motorizzati;
- e. l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo esclusa la segnaletica stradale e quella turistica di cui alla circolare del Ministero LL.PP. 9 febbraio 1979 n. 400;
- f. l'apertura di nuove cave e l'ampliamento di quelle esistenti. Nelle cave esistenti si applicano le seguenti norme:
 - f1) in quelle autorizzate ai sensi della L.R. 37/80 e successive modificazione ed integrazioni, è consentita la prosecuzione dell'attività estrattiva nei soli limiti dell'autorizzazione e fino all'attuazione del progetto di risanamento e sistemazione dell'area di cui all'art. 3, lettera d) della citata L.R. 37/80 che tiene luogo del progetto di recupero ambientale di cui all'art. 57 delle N.T.A. del P.P.A.R.. Non potrà essere autorizzata nessuna ulteriore prosecuzione dell'attività estrattiva;
 - f2) nelle aree interessate dalle cave dismesse sono ammessi progetti di recupero ambientale a i sensi dell'art. 57 delle N.T.A. del P.P.A.R.;

- g. la realizzazione di depositi e di stoccaggi di materiali non agricoli;
- h. la costruzione di recinzioni delle proprietà se non con siepi e materiali di tipo e colori tradizionali, salvo le recinzioni temporanee a servizio delle attività agro-silvo-pastorali e le recinzioni a servizio di colture specializzate che richiedono la protezione da specie faunistiche particolari.

Gli strumenti urbanistici perimetrano definitivamente le aree di varco fluviale da sottoporre a tutela, assumendo come quadro di riferimento l'ambito provvisorio di tutela stabilito in rapporto alla classificazione dei corsi d'acqua di cui all'articolo 29 delle N.T.A. del P.P.A.R. (come sotto riportato) oltre i limiti ivi individuati, o l'eventuale ambito cartograficamente delimitato dal PTC:

classe 1: - fascia appenninica mt 120 su ogni lato;

- fascia pedeappenninica mt 250 su ogni lato;
- fascia subappenninica mt 350 su ogni lato;

classe 2: - fascia appenninica mt 90 su ogni lato;

- fascia pedeappenninica mt 180 su ogni lato;
- fascia subappenninica mt 270 su ogni lato;

classe 3: - fascia appenninica mt 50 su ogni lato;

- fascia pedeappenninica mt 100 su ogni lato;
- fascia subappenninica mt 150 su ogni lato.

Ammissibilità dell'intervento ai fini della ridefinizione del varco fluviale in relazione alla coerenza con gli assetti territoriali dettati dal PTC

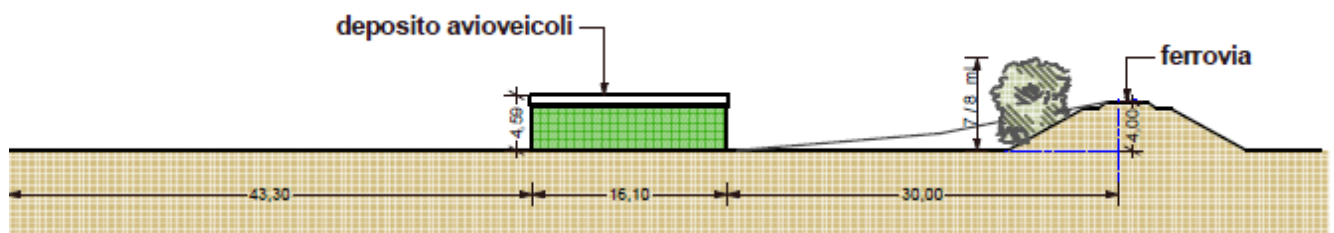
Il progetto è finalizzato a coinvolgere una zona a seminativo destinandola sostanzialmente a prato la cui funzione è quella di permettere il decollo e l'atterraggio degli aerei. A livello di copertura del suolo non ci sono sostanziali variazioni rispetto allo stato attuale se non il fatto che ci sarà un prato e degli hangar facilmente smontabili. L'area sarà sempre zonizzata come classe E, anche se esplicitamente destinata all'aviosuperficie.

A livello ambientale non ci saranno particolari impatti in quanto le strutture da realizzare saranno contenute e modulari in relazione all'affluenza. Esse saranno mimetizzate con colorazione verde, da ottimizzare in fase esecutiva con prove colore; la durata dell'attività e della permanenza delle infrastrutture sarà legata a quella dell'attività sportiva.

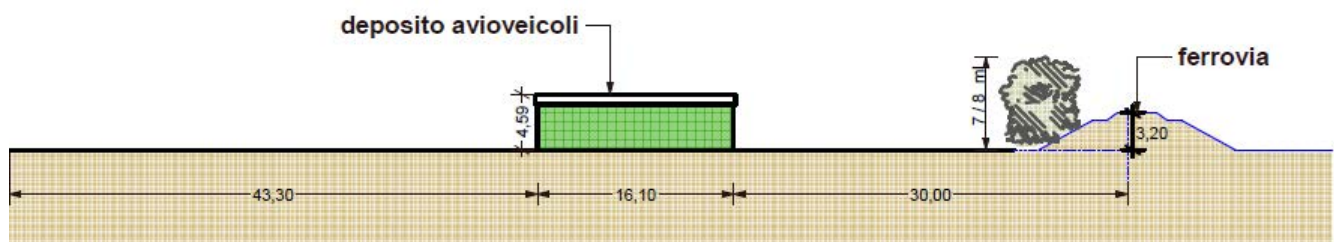
In merito al divieto previsto dall'ambito provvisorio di tutela relativo all'*allestimento di impianti, di percorsi o di tracciati per attività sportiva da esercitarsi con mezzi motorizzati*; si precisa che la variante prevede la delimitazione di una piccola superficie a fianco della ferrovia Civitanova-Albacina, la quale è in pratica un corridoio tecnologico esistente. La superficie individuata con la variante, come detto sopra, non comporta la modifica permanente del soprassuolo; gli hangar saranno facilmente smontabili e le NTA della variante prevedono il ripristino dell'area nel caso di cessazione dell'attività. La pista di volo è in erba al pari delle superfici foraggere presenti nell'area. Essa non è pertanto assimilabile ad un percorso o tracciato stabile che si sviluppa nel territorio.

L'altezza degli hangar è poco superiore a quella del rilevato della ferrovia, e comunque inferiore alla vegetazione che si sviluppa nella stagione primaverile estiva, quanto maggiore è la fruizione ricreativa del territorio.

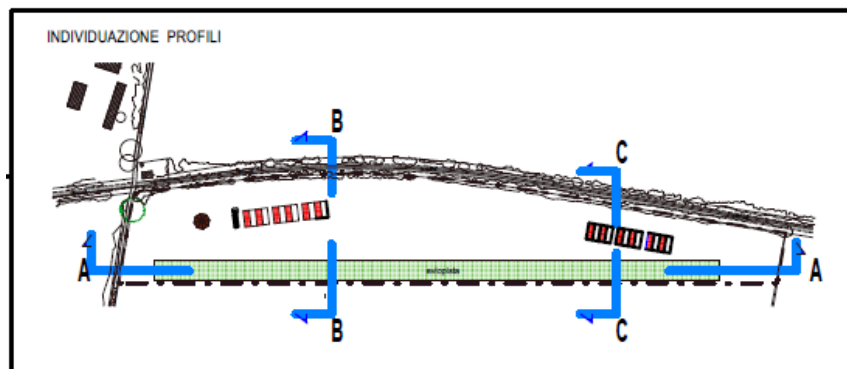
Di seguito si riportano due sez. tipo prese in due punti diversi del rilevato della ferrovia che dimostra quanto sopra.



Stralcio Sez B-B. Viene evidenziato il rilevato della ferrovia e l'altezza degli hangar - fase 1



Stralcio Sez C-C. Viene evidenziato il rilevato della ferrovia e l'altezza degli hangar - fase 2



Analizzando l'andamento morfologico del varco fluviale si vede che esso comprende la piana del fiume Chienti e il versante in sinistra ricadente in gran parte nel territorio di Pollenza. In corrispondenza della linea ferroviaria si crea un segno di cambiamento morfologico. La particolarità del varco è la pianura del Chienti e lo sfondo collinare ricco di elementi architettonici, vegetazionali e morfologici che lo fanno apprezzare.

Le caratteristiche degli hangar e la loro disposizione sono tali che non ostacolano la vista dell'insieme delle caratteristiche paesaggistiche e biotiche del varco da punti di osservazione privilegiati per tipo di fruizione turistico-ricreativa.

Sotto si riportano due viste ritenute sensibili. La prima è ripresa dal Castello della Rancia dove si nota lo stacco fra la pianura e la collina; la seconda è ripresa lungo la strada che conduce a casa Casoni, una villa di pregio architettonico, alla base del versante collinare in sinistra alla piana del Chienti, dove lo sfondo del varco è la pianura e gli elementi a carattere diffuso che la caratterizzano. Per ciascuna vista sono state elaborate le fotosimulazioni con inseriti gli hangar. Si riporta anche una foto presa sempre in sinistra alla pianura del Chienti, lungo una strada che conduce ad una casa colonica. Da tale vista gli hangar sono nascosti dalla morfologia collinare e pertanto non sono visibili. In pratica la struttura è nascosta dal dosso del rilievo.

In allegato si riporta l'analisi di visibilità completa di tutte le visuali analizzate, delle quali si riportano in seguito quelle significative.

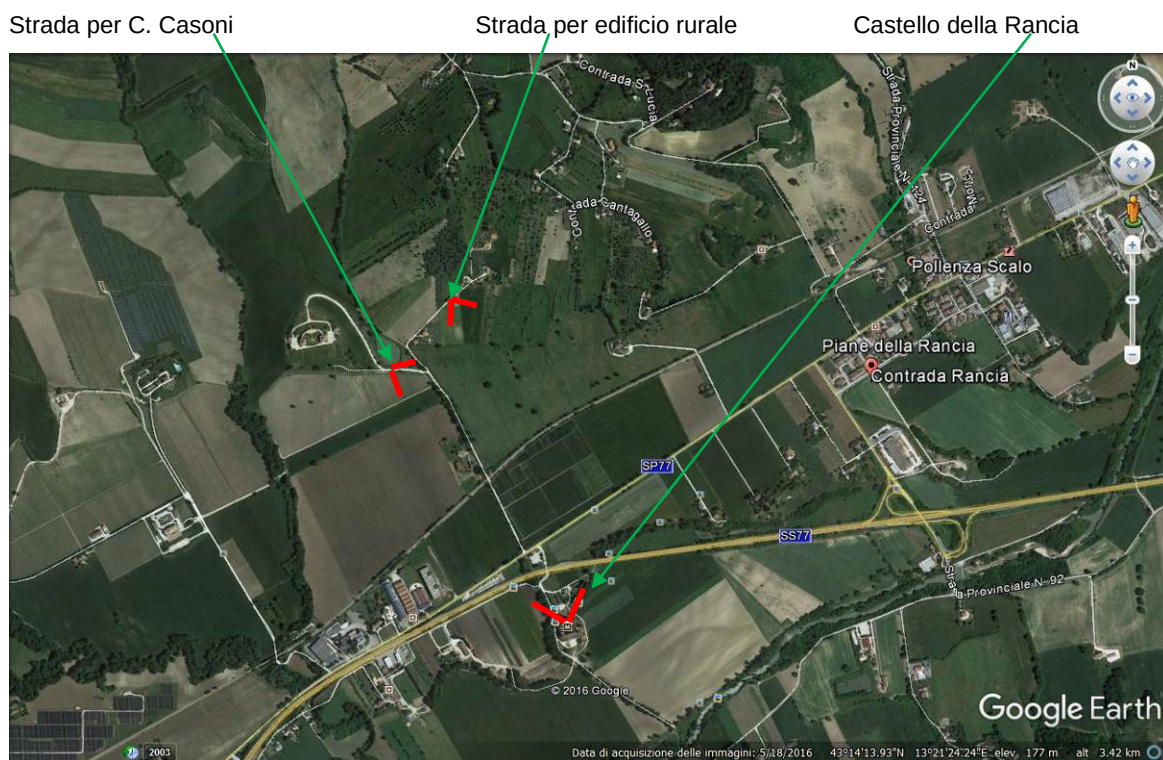


Fig. 1.2.3/2: Punti di ripresa fotografica



Foto 1.2.3/1: Vista in sinistra alla piana del Chienti, dove gli hangar non sono visibili



Foto 1.2.3/2: Vista dell'area del Varco fluviale dalla strada che conduce a C.. Casoni



Foto 1.2.3/3: Vista dell'area del Varco fluviale dalla strada che conduce a C. Casoni con inseriti gli hangar. Risultano visibili praticamente solo i tetti in quanto rimangono nascosti per gran parte dal rilevato della ferrovia.



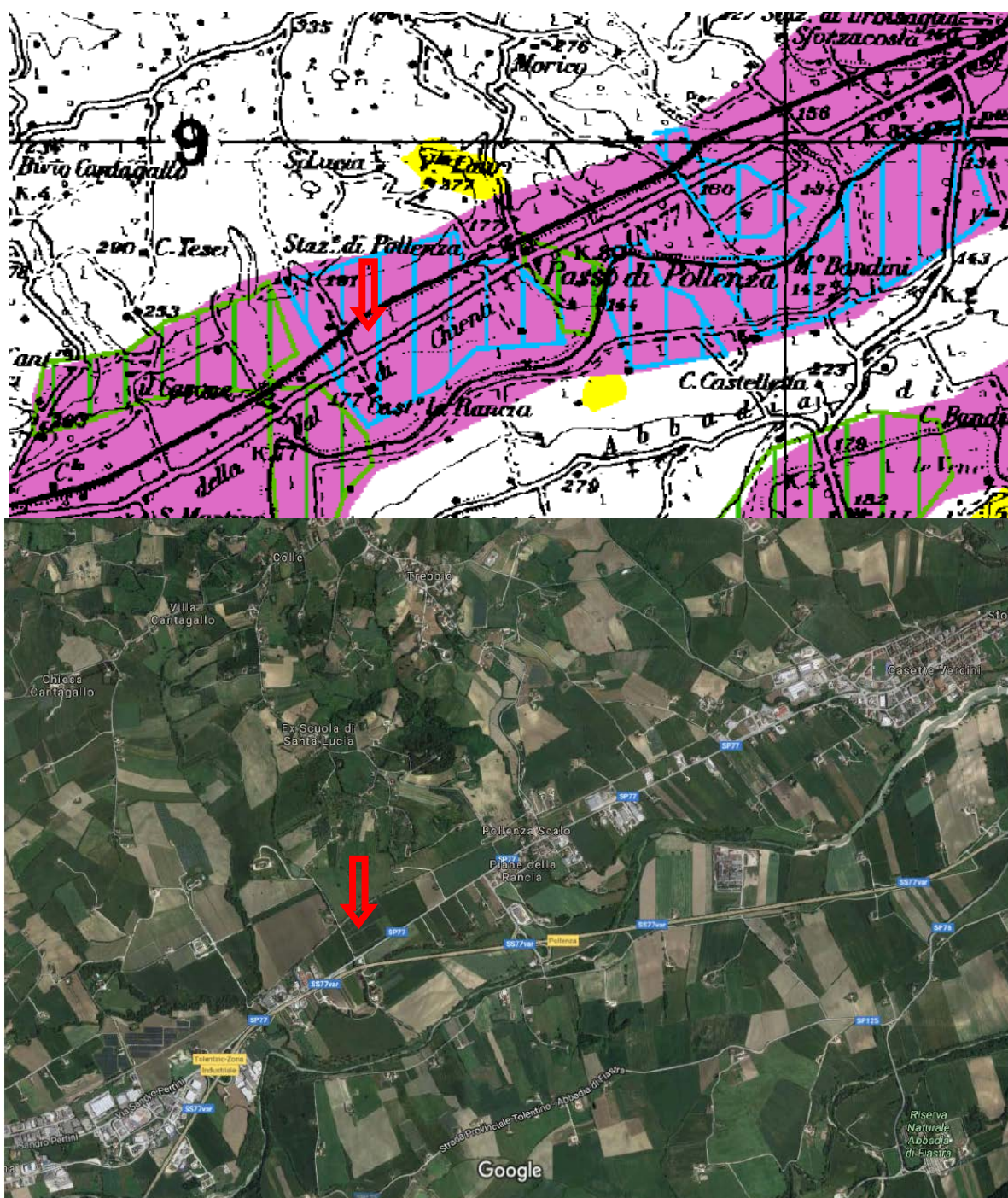
Foto 1.2.3/4: Vista del Varco fluviale dal Castello della Rancia



Fig. 1.2.3/5: L'aviosuperficie e le nuove volumetrie sono appena percepibili

Nella figura 1.2.3/3 si riporta la tav. EN3A del PTC che fa vedere la sequenza di varchi fluviali che segnano il territorio tra gli abitati di Sforzacosta e Tolentino. Essa viene messa a confronto con una foto aerea del 18 maggio 2016 tratta da Google Map. Come si può vedere tra il fiume Chienti e la collina in sinistra il varco fluviale di maggiore sviluppo è quello nel quale ricade il sito di progetto. Per il resto si nota una progressiva chiusura della valle, storicamente caratterizzata da un interesse soprattutto per lo sviluppo di attività produttive e commerciali, attratte della facilità di spostamento per la presenza della SP 77 e della Superstrada 77. Una certa apertura nel territorio si nota prima dell'ultimo varco fluviale, verso Sforzacosta, dove l'abitato è abbastanza rado e prevale ancora il carattere rurale.

Il progetto di variante, come si vedrà meglio nell'analisi di dettaglio, necessita di volumetrie di piccole dimensioni che non costituiscono una chiusura del varco e non ne inficiano la funzione.



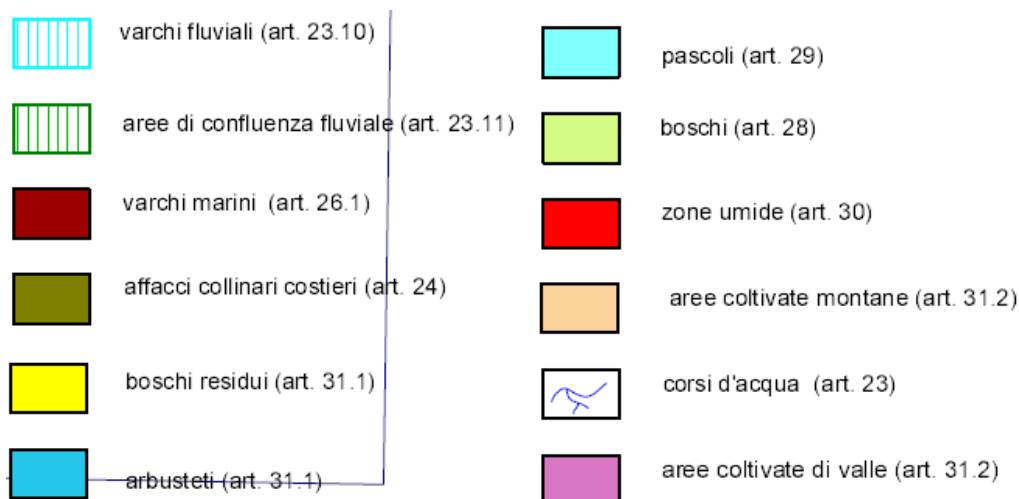


Fig. 1.2.3/3: Stralcio carta EN3A (Prescrizioni sistema botanico-vegetazionale) e confronto con foto aerea.

Nelle figure 1.2.3/5 e 1.2.3/6 si riportano rispettivamente lo stralcio a maggior dettaglio delle previsioni del PTC per l'area di interesse e la previsione di riperimetrazione ritagliata sullo sviluppo delle volumetrie amovibili da realizzare. Tale riperimetrazione è motivata dal fatto che la pista di volo è un prato seminato al pari delle superfici a foraggiare circostanti. Essa è pertanto da ritenersi compatibile con la permanenza della destinazione di PTC.

Il varco fluviale è ampio 2.013.278 mq e la superficie che sarebbe sottratta, costituita dagli hangar e dalle volumetrie accessorie previste nel progetto di Valutazione di assoggettamento a VIA, considerando per ogni edificio, costituito due hangar una superficie massima di 500 mq, è di 3.100 mq. In percentuale la riduzione è dello 0,15%.

All'interno del varco fluviale ci sono destinazioni urbanistiche diverse dalle Zone E per circa 165.473 mq, pari all'8,2% dell'intero varco fluviale.

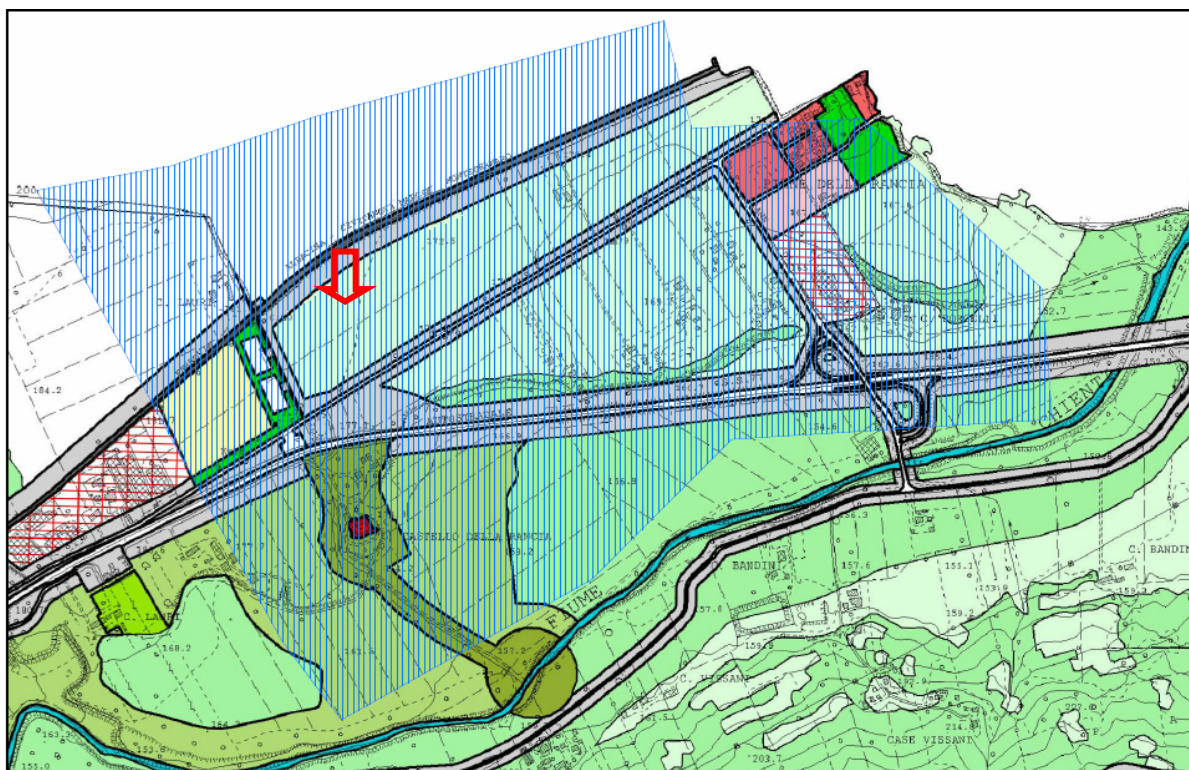


Fig. 1.2.3/4: Sovrapposizione del limite del varco fluviale alle destinazioni d'uso da PRG

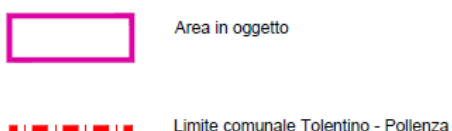
Esse comprendono solo in parte volumetrie in quanto inglobano aree verdi, parcheggi e zone di rispetto, come risulta in sinistra al sito di progetto indicato con una freccia rossa.

Sommando a tali destinazioni la superficie prevista per le nuove volumetrie, anche se ricadente in area E, fa aumentare l'incidenza rispetto alla superficie del varco fluviale all'8,3%, con un incremento dello 0.17%.

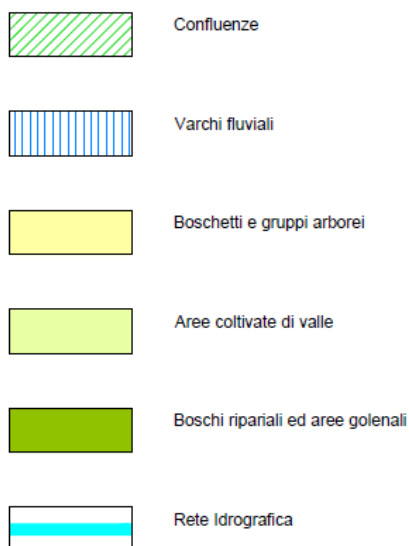
Tale calcolo evidenzia che la previsione urbanistica non incide significativamente sulla funzionalità del varco fluviale in termini di rapporto fra spazi liberi e spazi edificati. Inoltre le NTA della variante evidenziano il ripristino di luoghi nel caso di cessazione dell'attività, e il ritorno all'attività agricola. Infatti, le volumetrie da realizzare sono tutte facilmente smontabili.

Fig. 1.2.3/5a: Stralcio trasposizione passiva della Tav. EN3a del PTC – Categorie del patrimonio botanico-vegetazionale - Legenda

LEGENDA



Stralcio Tav. EN3A PTC Provincia di Macerata



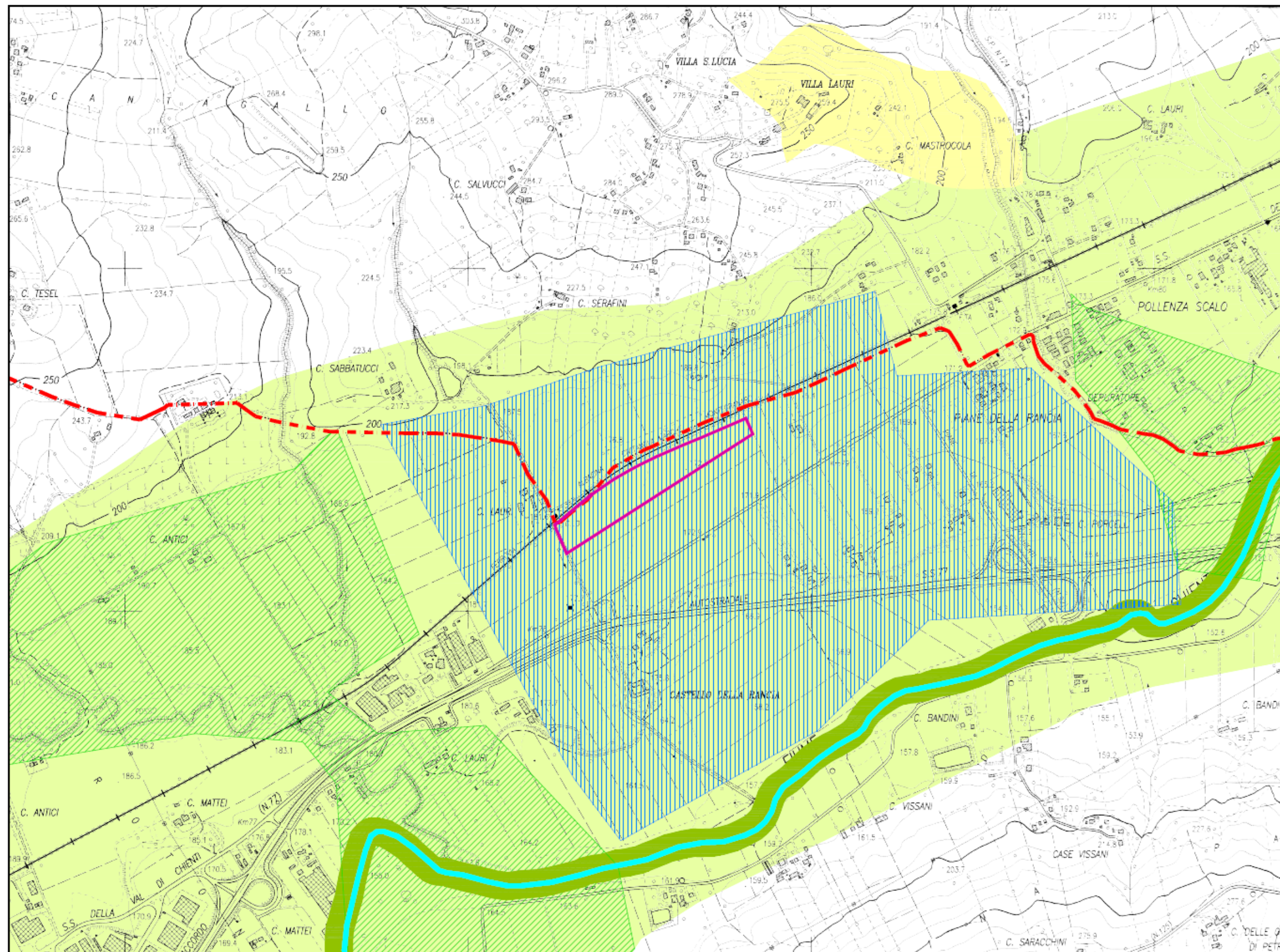


Fig. 1.2.3/5b: Stralcio trasposizione passiva della Tav. EN3a del PTC – Categorie del patrimonio botanico-vegetazionale.

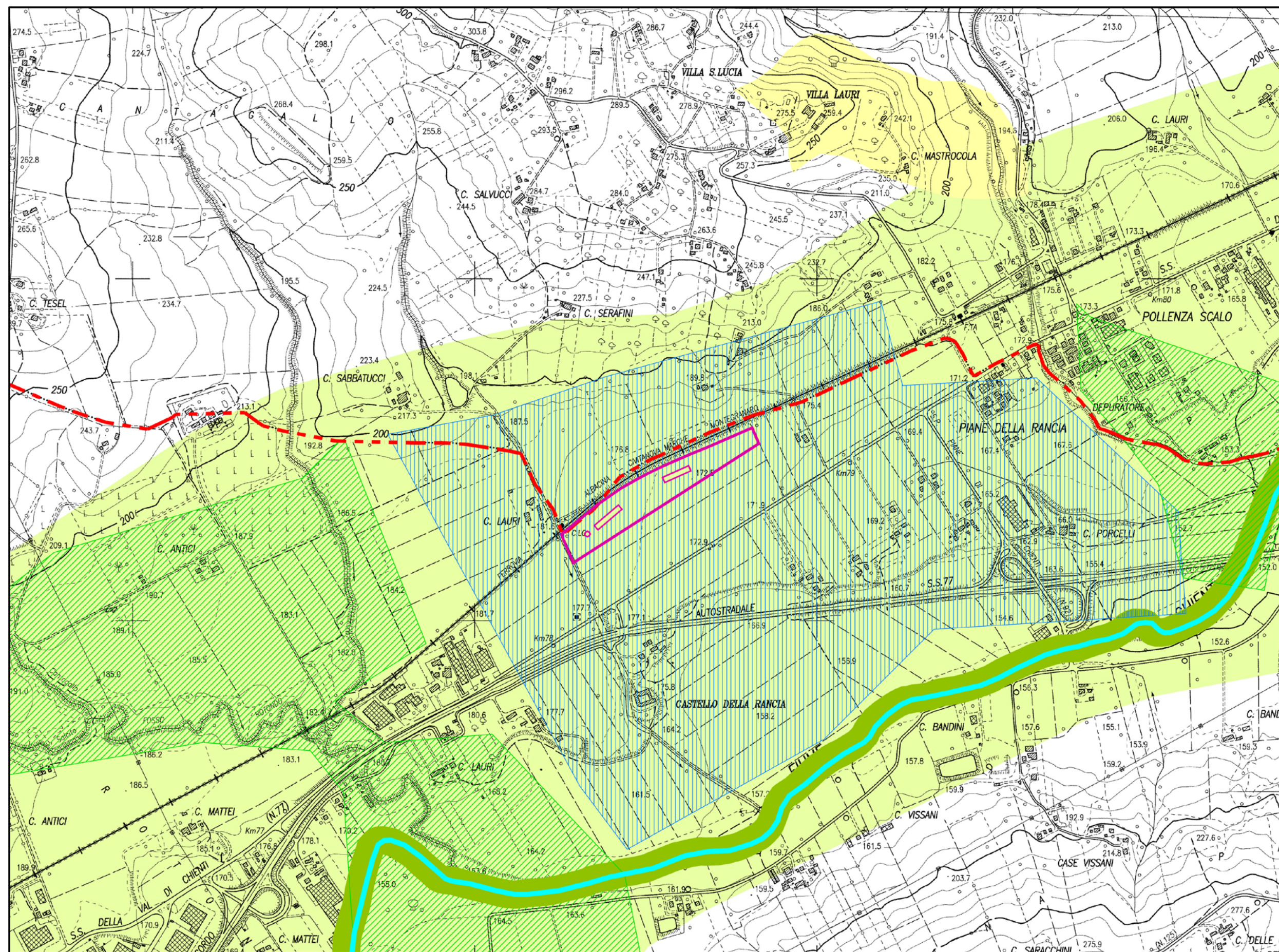


Fig. 1.2.3/6: Trasposizione attiva della Tav. EN3a del PTC – Categorie del patrimonio botanico-vegetazionale – ripermetrazione Varco fluviale.

EN3/b Interferenze degli ambiti di variante con le prescrizioni di base permanenti per le Categorie della Struttura Geomorfologica

Per il sistema geomorfologico, l'area in oggetto ricade negli ambiti prescrittivi di cui all'art. 27 dell'NTA del PTC, pianie alluvionali.

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

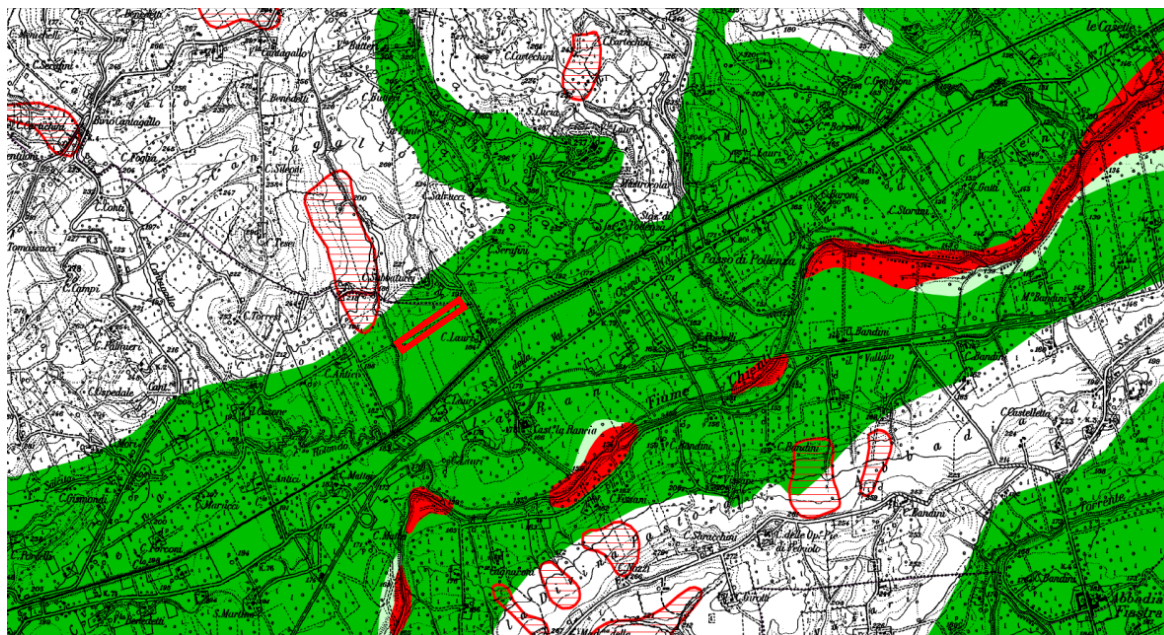
27.1.- Sulle aree soggette - con maggiore frequenza – ad esondazione non è consentita alcuna nuova edificazione.

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.

Fig. 1.2.3/7: Stralcio carta EN3b del PTC – Categorie della struttura geomorfologica



- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | versanti con situazioni di dissesto attivo o quiescente e con pendenze inferiori al 30% (art. 25.3.2) |  | aree soggette con maggiore frequenza ad esondazione (art. 27.1) |
|  | versanti con situazioni di dissesto attivo o quiescente e con pendenze superiori al 30% (art. 25.3.1) |  | aree soggette ad esondazione per piene eccezionali (art. 27.2) |
|  | versanti stabili e con pendenza superiore al 30% (art. 25.3.3) |  | emergenze geomorfologiche (art. 22) |
|  | dissesti idrogeomorfologici potenziali in aree urbanizzate |  | versanti soggetti a fenomeni di erosione calanchiva (art. 25.3.4) |
|  | pianie alluvionali (art. 27) | | |

L'indagine geologico-geomorfologica non ha evidenziato aree soggette ad esondazione. Inoltre la falda è profonda 22 m dal piano campagna e risulta poco vulnerabile. Il risultato delle indagini condotte sul sito rendono coerenti la variante con le previsioni della categoria della struttura geomorfologica.

EN4 aree dei dissesti e dei fenomeni gravitativi

Non sono presenti dissesti e fenomeni gravitativi.

EN5 aree di dissesto relative a infrastrutture e centri abitati e EN6 aree di versante con dissesti attivi e quiescenti

L'area non ricade all'interno di nessuna area in dissesto.

EN7 schema di riferimento per la prevenzione dei grandi rischi

Il territorio del comune di Tolentino è compreso fra i comuni dove si è osservata un'intensità massima inferiore al IX grado della scala MCS (EN7a) ovvero del VII grado (EN7b).

EN8 aree per la salvaguardia e il potenziamento delle biodiversità

Il territorio del Comune di Tolentino è interessato da ambiti di tutela relativi a: varchi e confluenze fluviali, ad aree coltivate di valle.

L'area oggetto di variante ricade all'interno dell'ambito prescrittivo dei varchi fluviali e aree coltivate di valle. Si ribadisce pertanto quanto già descritto al punto EN3/a.

EN9 aree con associazioni vegetali di riferimento per gli interventi sulla vegetazione

Il territorio comunale presenta alcune aree interessate da vegetazione ornamentale (parchi e giardini) nonché lungo l'asta fluviale da boschi e vegetazione ripariale.

L'area oggetto di variante non ricade all'interno di nessuna delle aree suddette.

EN10 schema di riferimento per la riorganizzazione e il potenziamento delle reti tecnologiche di smaltimento e depurazione

Il P.T.C. prevede: integrazioni depuratori industriali e il completamento dei collettori fognari. Il sito di variante non ha necessità a collegarsi con collettori fognari e pertanto non sovraccarica le reti tecnologiche di smaltimento e depurazione.

Come sistema di depurazione un trattamento primario (fossa imhoff) e un trattamento secondario, come prevede l'art.27 delle NTA di cui al PTA/2010.

SISTEMA INSEDIATIVO

EN11 schema di riferimento per direttive, indirizzi e prescrizioni del sistema insediativo

Il sistema costituisce lo sfondo per le politiche insediative e per gli indirizzi di riorganizzazione del territorio con particolare attenzione alle ipotesi di riqualificazione e recupero dei sistemi insediativi locali, attraverso l'integrazione con il sistema dei beni culturali sparsi e in funzione del potenziamento del sistema turistico provinciale. Sono individuati i differenti sistemi insediativi locali (art. 34 delle NTA del PTC) per i quali sono proposti interventi mirati alla rivitalizzazione e sviluppo delle centralità locali, alla valorizzazione e riqualificazione dei centri collinari e montani, alla valorizzazione e riqualificazione dei poli turistico - ricettivi allo sviluppo di alcuni centri delle aree di particolare interesse culturale e ambientale.

Il territorio comunale di Tolentino ricade nel "Sistema della valle e delle colline del Chienti" (art. 34.2 NTA PTC).

Tale sistema è caratterizzato dalla presenza del capoluogo e di importanti centri storici collinari, da consistenti insediamenti produttivi, residenziali e commerciali lungo le valli, ma

anche dalla riconoscibilità del principio insediativo storico della polarità tra insediamento collinare e relativo insediamento di valle, che ha determinato il mantenimento di varchi e pause tra le espansioni a carattere lineare più recenti.

Indirizzi specifici (art. 41.2 NTA PTC)

Vanno escluse sia la saturazione del sistema lineare della valle del Chienti sia la saldatura tra centri di sommità e centri di valle, anche salvaguardando e consolidando gli spazi aperti lungo le aste fluviali e sui versanti collinari che affacciano lungo la valle; il verde di standard va localizzato, di preferenza, su queste aree e, soprattutto, nelle fasce libere tra insediamenti produttivi e aste fluviali, nei pressi delle confluenze fluviali, nelle aree libere tra i centri storici e le nuove espansioni; nelle zone di discontinuità tra insediamenti di crinale. Su queste aree gli interventi debbono tendere a recuperare ed a rafforzare la riconoscibilità della polarità storica tra centri di fondovalle e di sommità, attraverso la qualificazione delle loro connessioni, il miglioramento dei nodi di accesso ai centri, sia a valle che a monte, prevedendo attestamenti, parcheggi, aree di interscambio e zone verdi che contribuiscano alla rivitalizzazione della polarità storica, anche attraverso una migliore utilizzazione della viabilità secondaria a servizio degli insediamenti locali.

L'ambito di variante proposto dal piano, è di tipo puntuale e la destinazione d'uso in oggetto non incide sostanzialmente sul grado di saturazione dall'area e si mantengono consolidati gli spazi liberi, pertanto il progetto di variante risulta coerente con gli indirizzi del sistema insediativo del PTC.

SISTEMA SOCIO-ECONOMICO

EN16 schema di riferimento per direttive e indirizzi del sistema socio-economico

Gli ambiti territoriali (o contesti locali) costituenti il sistema socio-economico sono stati definiti dal PTC in funzione delle caratteristiche economico-produttive, delle problematiche ambientali legate alle specificità degli insediamenti residenziali e commerciali nonché degli impianti produttivi presenti nel contesto, delle morfologie insediative, delle morfologie sociali e delle tendenze al mutamento. L'individuazione del sistema socio-economico consente di riconoscere la vocazione prevalente e connotativa di specifiche parti del territorio provinciale in ordine all'intero sistema, con particolare riferimento a quello economico-produttivo.

L'intero territorio comunale di Tolentino fa parte del "Contesto locale della bassa valle del Chienti" (art. 45.2 NTA del PTC), connotato da fortissima crescita demografica ed industriale, con medio-alti di densità edilizia ed elevatissima specializzazione industriale (distretto delle pelli, cuoio e calzatura).

Direttive (art. 48 NTA PTC)

Nel contesto locale della bassa valle del Chienti vanno previsti ed incentivati interventi di miglioramento del funzionamento e della qualità spaziale degli insediamenti urbani, di miglioramento dei servizi e di riordino delle aree ad elevata densità insediativa. Per il contesto sono definite le seguenti direttive specifiche.

La variante proposta non incide sul dimensionamento del Piano, non modifica sostanzialmente l'assetto generale del territorio pertanto risulta coerente con gli indirizzi del sistema socio - economico del PTC.

PROGETTO INTERSETTORIALE ED INTEGRATO DELLE RETI

Il progetto intersettoriale ed integrato delle reti persegue, principalmente, le tre seguenti finalità:

- individuare le soluzioni tecniche opportune per il riassetto del territorio, per la minimizzazione dei rischi, per la riduzione di squilibri e delle carenze attraverso la

definizione dei necessari interventi di manutenzione, di risanamento ambientale, di recupero, di ristrutturazione, di nuova realizzazione o di completamento;

- delineare la possibile soddisfazione delle attese di diversi soggetti sociali (variamente coinvolti nei diversi tipi di spazi), relativamente – in particolare – alle aree degradate, ai luoghi dello scambio e dell'incontro;
- prospettare, anche in termini quantitativi, l'entità delle azioni necessarie a garantire il funzionamento delle reti territoriali, fornendo, nel contempo, ai Comuni una banca progetti, per interventi già verificati (quanto a coerenza territoriale, ambientale e fattibilità tecnica), e perciò con buone probabilità di accesso al finanziamento.

Il PTC individua nell'elaborato En 21 "Ambiti territoriali di progetto, schema di riferimento" (art. 62 NTA PTC) gli ambiti territoriali di attuazione prioritaria delle direttive e di concreta attuazione dei cantieri progettuali previsti dal PIT.

L'area ricade nell'ambito territoriale di progetto n. 6 "i nodi di valle e la trasversale di Tolentino - San Severino" (elaborato En29), gli indirizzi progettuali corrispondenti sono riportati all'art. 70 delle NTA di PTC.

Art. 70.-Indirizzi progettuali per i nodi di valle e la trasversale di Tolentino-San Severino.-

70.1.- Le attività di progettazione e di esecuzione debbono perseguire i seguenti *obiettivi specifici*:

70.1.1.- ottimizzare la rete di collegamento tra i due distretti, in particolare attraverso:

- l'adeguamento, il potenziamento e l'integrazione di tratti della s.p. n. 127 che collega San Severino a Tolentino;
- l'ammodernamento della strada Gioacchino Murat con eventuali integrazioni di tracciato in direzione San Severino;

70.1.2.-riqualificare della rete ferroviaria. Al riguardo il PTC fa proprio il progetto del "treno della cultura" di cui al precedente art. 66.1.2.

70.2.- Le attività di progettazione e di esecuzione debbono inoltre rispettare il seguente *criterio di riferimento progettuale*: gli interventi di nuova infrastrutturazione viaria e di completamento ed ammodernamento vanno progettati ed attuati come insieme integrato di interventi atti a garantire le seguenti prestazioni:

- funzionalità rispetto al collegamento tra distretti produttivi e tra le due valli;
- idoneità dimensionale e coerenza con la rete viaria esistente;
- sicurezza geomorfologica e idrogeologica;
- idoneità rispetto all'esigenza di alleggerire il traffico di attraversamento dei centri abitati;
- compatibilità e coerenza paesistica e ambientale;
- accessibilità rispetto alle aree della produzione e del commercio.

La variante in esame è a carattere puntuale e riguarda la realizzazione di infrastrutture amovibili per eseguire l'attività sportiva del volo in tutte le sue forme con velivoli di piccole dimensioni. Il flusso di traffico attratto è modesto e tale da non incidere sulla viabilità esistente.

1.2.4 Piano di assetto idrogeologico

Il Piano Stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), elaborato dall'Autorità di Bacino, della Regione Marche, ai sensi della L 183/89 – L 365/00 – LR. 13/99, è stato adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 15/2001 e n. 42/2003.

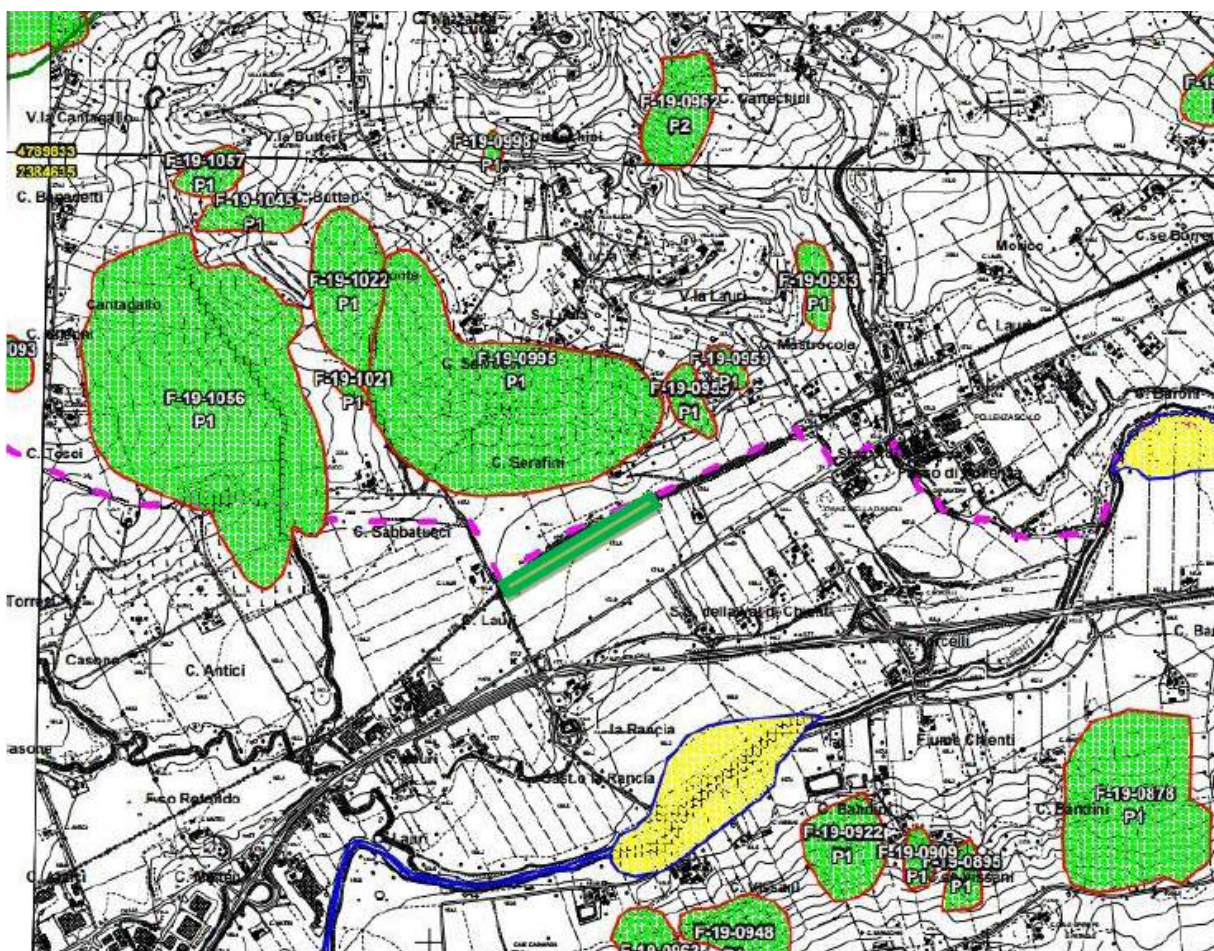
Il PAI è diretto all'identificazione delle zone a rischio di frana e alluvione e delle misure finalizzate alla mitigazione del rischio. Cerca di raggiungere il miglior utilizzo, lo sviluppo del territorio e la naturale dinamica idrogeomorfologica dei bacini, nel rispetto della tutela ambientale e della sicurezza della popolazione, degli insediamenti e delle infrastrutture.

Con riferimento all'area in oggetto, dall'esame della cartografia non ci sono interferenze con aree a rischio PAI.

Successivamente, con DCI n. 68 del 08/08/2016 è stato approvato, in prima adozione, l'Aggiornamento 2016 al PAI. Con DGR n. 982 del 08/08/2016 sono state approvate le misure di misure di salvaguardia, in attesa della definitiva approvazione dell'Aggiornamento. I due atti sono pubblicati nel Bollettino Ufficiale della Regione Marche dell'8 settembre 2016.

Gli elaborati tecnici dell'aggiornamento sono stati approvati con Decreto n. 49 del 27/07/2016 del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino regionale, successivamente rettificato con Decreto n. 55 del 26/09/2016.

Per l'area di progetto si conferma l'assenza di aree di rischio PAI. A seguire si riportano gli stralci della cartografia del PAI approvato nel 2003 e di quello aggiornato nel 2016.



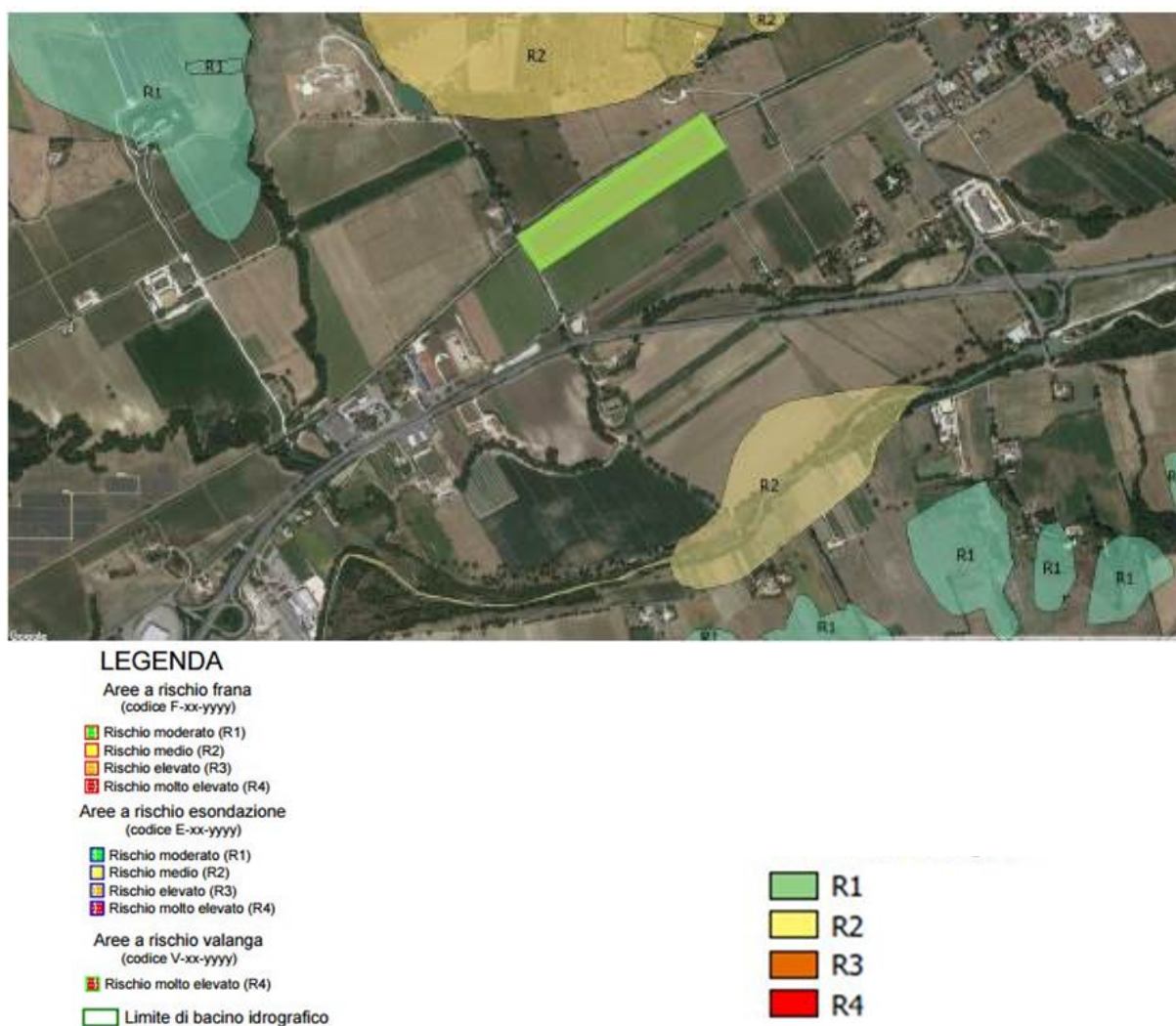


Fig. 1.2.4/1: Stralcio carta delle previsioni PAI con evidenziato il sito di progetto.

1.2.5 Legge Forestale della Regione Marche n. 6/2005

La legge, disciplina le azioni e gli interventi diretti allo sviluppo del settore forestale, nonché alla salvaguardia dei boschi, delle siepi, degli alberi e dell'assetto idrogeologico del territorio

Tra le definizioni fissate dalla norma si evidenziano:

- albero ad alto fusto: una pianta di origine gamica od affrancata, naturale o artificiale, nella quale sia nettamente distinguibile il tronco dai rami oppure nella quale il tronco si diffonda in rami ad una certa altezza; si considerano ad alto fusto le piante aventi un diametro di almeno 15 centimetri a 1,30 metri da terra;
- albero secolare: un albero di alto fusto che, in mancanza di dati attendibili riguardo la sua nascita o piantagione, ha un diametro pari o superiore a quello indicato nell'allegato 1 alla presente legge;

All. 1 - Tabella di secolarità degli alberi ad alto fusto. Quando l'età effettiva della pianta non è documentabile od accertabile, si intende come secolare un albero avente diametro a metri 1,30 da terra pari o superiore a quello indicato nella presente tabella.

diam. 20 cm	diam. 40 cm	diam. 60 cm	diam. 80 cm
Arbutus unedo	Carpinus betulus	Acer campestre	Abies alba
Carpinus orientalis	Cercis siliquastrum	Acer obtusatum	Acer platanoides
Prunus mahaleb	Cupressus sempervirens	Acer opalifolium	Acer pseudoplatanus
Taxus baccata	Ilex aquifolium	Quercus crenata	Tilia spp.
Phyllirea latifolia	Sorbus torminalis	Quercus petraea	Populus alba
Pistacia terebinthus	Sorbus aucuparia	Quercus pubescens	Populus tremula
Pistacia lentiscus	Sorbus aria	Quercus robur	Pinus pinea
	Quercus ilex	Ulmus glabra	Quercus cerris
		Ulmus minor	Castanea sativa
		Sorbus domestica	Alnus glutinosa
		Fraxinus angustifolia	Alnus incana
		Fraxinus ornus	
		Celtis australis	
		Fagus sylvatica	
		Fraxinus excelsior	
		Ostrya carpinifolia	

- arbusteto: qualsiasi formazione composta da specie arbustive avente lunghezza di almeno 10 metri, larghezza superiore a 5 metri, ed una copertura, intesa come area di incidenza delle chiome, non inferiore al 20 per cento, con misurazioni effettuate dalla base esterna dei fusti;
- bosco: qualsiasi terreno coperto da vegetazione forestale arborea, associata o meno a quella arbustiva, di origine naturale o artificiale ed in qualsiasi stadio di sviluppo, con un'estensione non inferiore ai 2.000 metri quadrati, una larghezza media non inferiore a 20 metri ed una copertura, intesa come area di incidenza delle chiome, non inferiore al 20 per cento, con misurazioni effettuate dalla base esterna dei fusti. Sono compresi tra i boschi i castagneti da frutto, le tartufaie controllate e la macchia mediterranea aventi le predette caratteristiche. Non costituiscono bosco i parchi urbani, i giardini pubblici e privati, le alberature stradali, i castagneti da frutto in attualità di coltura, gli impianti di frutticoltura e di arboricoltura da legno, le tartufaie coltivate, i vivai e gli orti botanici;

- filare: qualsiasi formazione lineare composta da specie forestali arboree associate o meno a specie arbustive, di origine naturale o artificiale ed in qualsiasi stadio di sviluppo, di larghezza sempre inferiore a 20 metri e copertura, intesa come area di incidenza delle chiome, non inferiore al 20 per cento, con misurazioni effettuate dalla base esterna dei fusti;
- gruppo: qualsiasi formazione composta da specie forestali arboree associate o meno a specie arbustive, di origine naturale o artificiale ed in qualsiasi stadio di sviluppo, di estensione inferiore ai 2.000 metri quadrati e copertura, intesa come area di incidenza delle chiome, non inferiore al 20 per cento, con misurazioni effettuate dalla base esterna dei fusti;
- siepe: qualsiasi formazione lineare chiusa della lunghezza di almeno 10 metri, composta da specie arbustive o da specie arboree mantenute allo stato arbustivo avente larghezza non superiore a 5 metri ed altezza inferiore a 5 metri.

La riduzione di superficie del bosco e la trasformazione dei boschi in altra qualità di coltura sono autorizzate dalla Provincia, sentita la Comunità montana per gli interventi ricadenti nel proprio territorio, esclusivamente nei seguenti casi:

a) realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità;

b) realizzazione di strade e piste forestali connesse all'attività selvicolturale, alla protezione dei boschi dagli incendi e alla realizzazione di opere pubbliche.

La riduzione di superficie boscata è soggetta a misure di compensazione come indicato nell'art. 6 della L.R. 71/97. Queste possono tradursi in rimboschimenti compensativi o in indennizzi.

La riduzione delle siepi e degli alberi di alto fusto non monumentali è possibile nelle zone A, B, C, D e F del territorio comunale così come delimitate dagli strumenti urbanistici vigenti.

Tale norma è importante in quanto nelle aree extraurbane (Zona E) regola la gestione del verde e lo protegge, fornendo lo strumento per la realizzazione delle reti ecologiche.

Il sito di variante è privo di vegetazione e pertanto non ci sono interferenze con la norma per la protezione della flora protetta. A confine con la strada di accesso, ci sono due roverelle secolari che non saranno oggetto di taglio. Esse non ostacolano la direttrice di decollo e atterraggio.

Una minima interferenza viene determinata solo dalla siepe posta lungo la strada di accesso, la quale dovrà essere mantenuta ad un'altezza non superiore a 8m per permettere l'uso dell'aviosuperficie per attività didattiche. La potatura della siepe viene comunque già adottata per mantenere idraulicamente efficiente il fosso di scolo sotteso alla siepe.

1.2.6 Piano di Sviluppo Rurale

In questo paragrafo si riporta una descrizione sintetica dei contenuti del PSR Marche 2014-2020. Vengono fornite, in particolare, alcune informazioni riguardanti obiettivi e della struttura del Programma.

Il programma di sviluppo rurale deve individuare i fabbisogni della zona interessata e descrivere una strategia coerente per soddisfarli, alla luce delle Priorità dell'Unione in materia di sviluppo rurale. Queste priorità sono 6 e risultano a loro volta declinate in 17 aree di intervento (la Focus Area 5d non è stata attivata). Nel RA (Regolamento Attuativo) le analisi previste sono sviluppate prendendo in considerazione la versione del nuovo PSR Marche 2014 – 2020 consegnata dall'AdG al Valutatore nell'Aprile 2015. Le Priorità e relative Focus Area attivate nel PSR Marche 2014-2020 sono riportate nella seguente tabella:

PRIORITA'		FOCUS AREA	
1	Promuovere il trasferimento della conoscenza e l'innovazione nel settore agricolo e forestale e nelle zone rurali	1a	Stimolare l'innovazione, la cooperazione e lo sviluppo della base di conoscenze nelle zone rurali
		1b	Rinsaldare i nessi tra agricoltura, produzione alimentare e silvicoltura, da un lato, e ricerca e innovazione, dall'altro, anche al fine di migliorare la gestione e le prestazioni ambientali
		1c	Incoraggiare l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita e la formazione professionale nel settore agricolo e forestale
2	Potenziare in tutte le regioni la redditività delle aziende agricole e la competitività dell'agricoltura in tutte le sue forme e promuovere tecnologie innovative per le aziende agricole e la gestione sostenibile delle foreste	2a	Migliorare le prestazioni economiche di tutte le aziende agricole e incoraggiare la ristrutturazione e l'ammodernamento delle aziende agricole, in particolare per aumentare la quota di mercato e l'orientamento al mercato nonché la diversificazione delle attività
		2b	Favorire l'ingresso di agricoltori adeguatamente qualificati nel settore agricolo e, in particolare, il ricambio generazionale
3	Promuovere l'organizzazione della filiera alimentare, comprese la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli, il benessere degli animali e la gestione dei rischi nel settore agricolo	3a	Migliorare la competitività dei produttori primari integrandoli meglio nella filiera agroalimentare attraverso i regimi di qualità, la creazione di un valore aggiunto per i prodotti agricoli, la promozione dei prodotti nei mercati locali, le filiere corte, le associazioni e organizzazioni di produttori e le organizzazioni interprofessionali
		3b	Sostenere la prevenzione e la gestione dei rischi aziendali

PRIORITA'		FOCUS AREA	
4	Preservare, ripristinare e valorizzare gli ecosistemi connessi all'agricoltura e alla silvicoltura	4a	Salvaguardia, ripristino e miglioramento della biodiversità, compreso nelle zone Natura 2000, nelle zone soggette a vincoli naturali o ad altri vincoli specifici, nell'agricoltura ad alto valore naturalistico, nonché dell'assetto paesaggistico dell'Europa
		4b	Migliore gestione delle risorse idriche, compresa la gestione dei fertilizzanti e dei pesticidi
		4c	Prevenzione dell'erosione dei suoli e migliore gestione degli stessi
5	Incentivare l'uso efficiente delle risorse e il passaggio a un'economia a basse emissioni di carbonio e resiliente al clima nel settore agroalimentare e forestale	5a	Rendere più efficiente l'uso dell'acqua nell'agricoltura
		5b	Rendere più efficiente l'uso dell'energia nell'agricoltura e nell'industria alimentare
		5c	Favorire l'approvvigionamento e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili, sottoprodotti, materiali di scarto e residui e altre materie grezze non alimentari ai fini della bioeconomia
		5e	Promuovere la conservazione e il sequestro del carbonio nel settore agricolo e forestale
6	Adoperarsi per l'inclusione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali	6a	Favorire la diversificazione, la creazione e lo sviluppo di piccole imprese nonché dell'occupazione
		6b	Stimolare lo sviluppo locale nelle zone rurali
		6c	Promuovere l'accessibilità, l'uso e la qualità delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) nelle zone rurali

Tab. 3/1

La sola Focus Area prevista a livello comunitario che – in base alla documentazione pervenuta dall'AdG – non viene considerata dal redigendo PSR Marche 2014-2020 è la 5d - Ridurre le emissioni di gas a effetto serra e di ammoniaca prodotte dall'agricoltura. Le priorità e le aree di intervento individuate costituiscono gli Obiettivi Specifici dello sviluppo rurale per la Regione Marche in relazione al periodo 2014-2020.

Le 6 priorità sono state declinate in misure, sottomisure e operazioni individuate in funzione delle specificità e dei fabbisogni regionali emersi dall'analisi del contesto, dall'esperienza del passato e dai numerosi incontri col partenariato (organizzazioni professionali di categoria, imprenditori agricoli, filiere produttive, enti locali, GAL, tecnici, portatori di interesse della società civile per temi ambientali e sociali, principali enti di ricerca, mondo bancario, università ecc.).

Il progetto in esame si può ritenere coerente con la Priorità 6 del PSR *“Adoperarsi per l'inclusione sociale, la riduzione della povertà e lo sviluppo economico nelle zone rurali”* (vedi tab. 3/1).

1.2.7 Rete Ecologica Regionale (REM)

Il 29 gennaio 2013 l'Assemblea legislativa della Regione Marche ha approvato con legge l'istituzione e la disciplina della Rete ecologica delle Marche (REM).

La REM rappresenta lo strumento di analisi, interpretazione e gestione della realtà ecologica regionale più completo e avanzato, da mettere a disposizione dei vari livelli di programmazione e pianificazione del territorio, al fine di integrare concretamente la conservazione della biodiversità, richiesta in sede internazionale e nazionale, con le politiche di sviluppo. La legge individua gli elementi che costituiscono la REM nelle aree di valenza ecologica già esistenti e disciplinate dalla propria normativa (siti Natura 2000, aree floristiche, oasi di protezione faunistica, ecc.). Non vengono quindi determinati nuovi livelli di pianificazione e di vincolo territoriale. La legge prevede inoltre il recepimento della REM negli strumenti di pianificazione adottati dopo la sua entrata in vigore e favorisce gli interventi di rafforzamento delle connessioni ecologiche e, più in generale, la valorizzazione dei servizi ecosistemici.

Il progetto proposto ricade nella parte sud dell'Unità Ecologica Funzionale UEF 79 - Fondovalle del Chienti tra Tolentino e Civitanova Marche. Di seguito viene riportata l'analisi SWOT e gli obiettivi gestionali di massima dell'UEF in oggetto.

Data l'estensione dell'Unità Ecologica, tale caratterizzazione risulterà di area vasta, riferendosi a un contesto omogeneo di ampia scala. Le dimensioni del progetto non solo tali da incidere sulla REM.

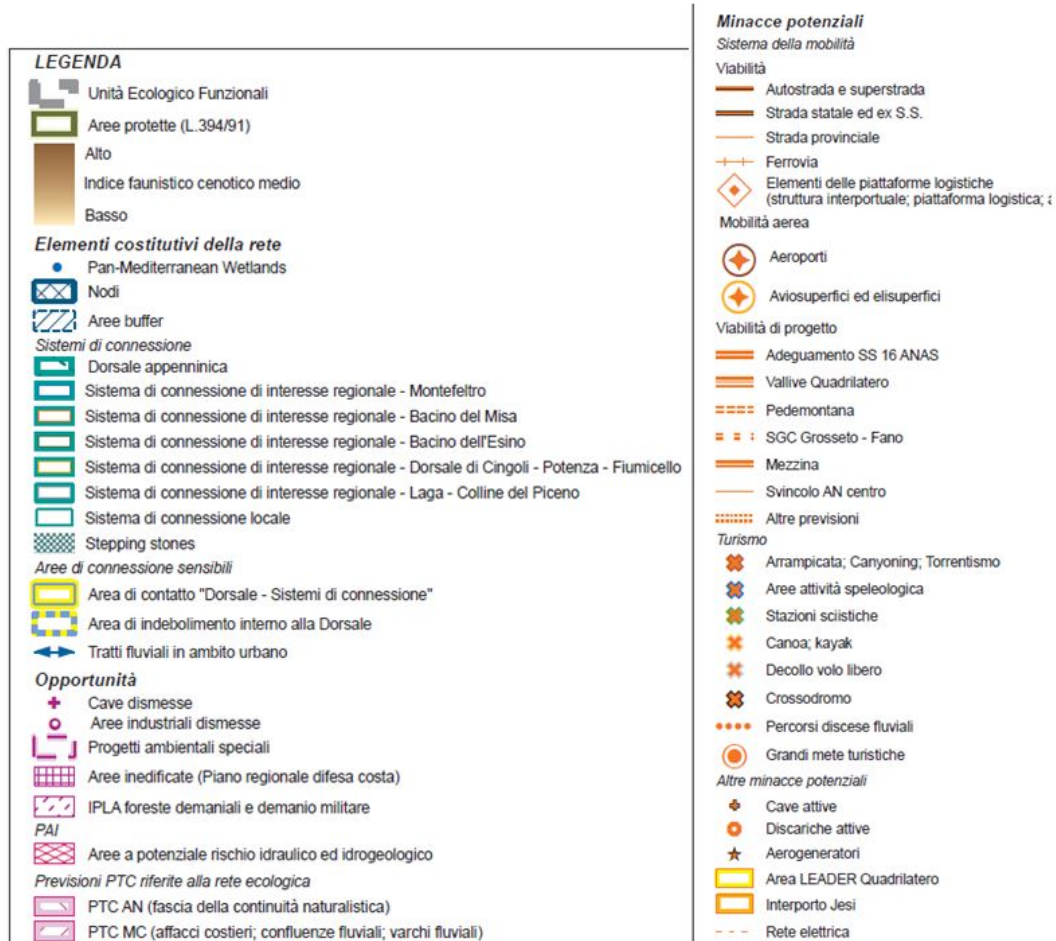
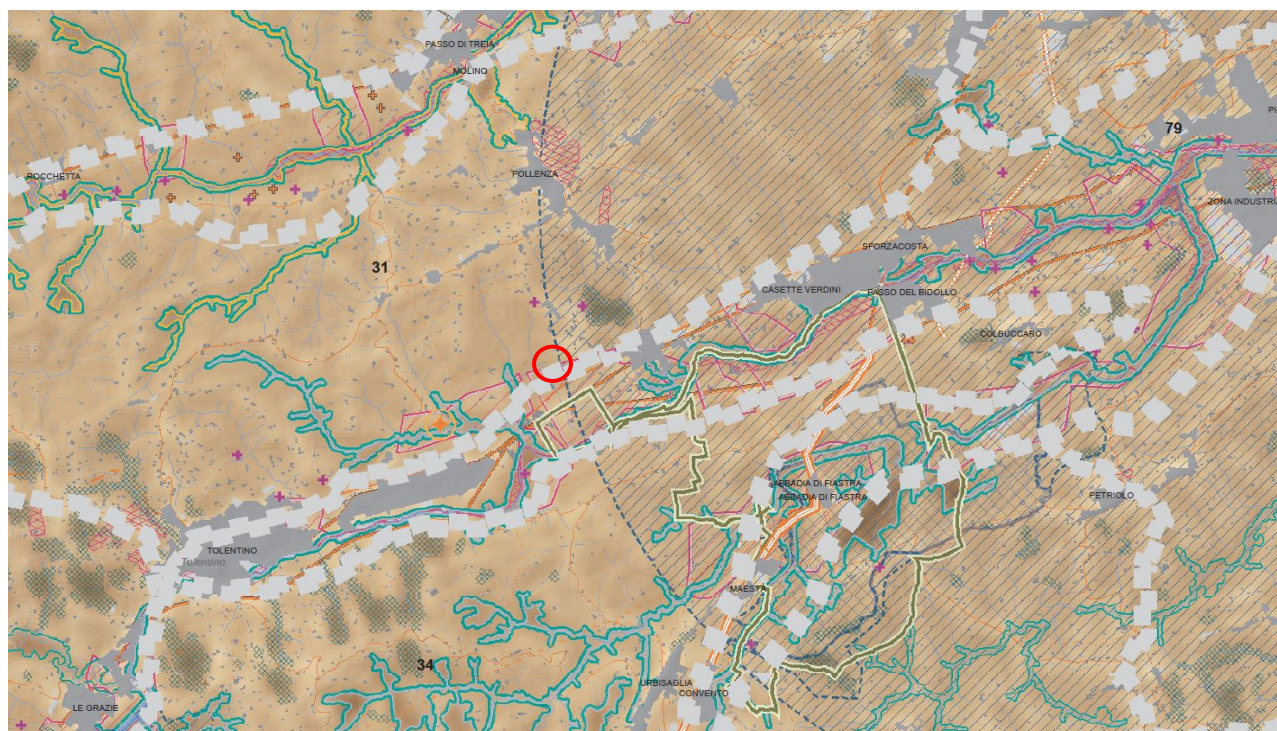


Fig. 1.2.7/1: Stralcio del disegno di dettaglio della rete – Quadro propositivo – scheda 19h – REM UEF 79 - Fondovalle del Chienti tra Tolentino e Civitanova Marche.

UEF 79

Comuni	Civitanova Marche 13,05% Colmurano 0,01% Corridonia 23,35% Macerata 12,12% Monte San Giusto 0,67% Montecosaro 4,74% Montegranaro 2,62% Morrovalle 9,21% Petriolo 1,95% Pollenza 3,22% Porto Sant'Elpidio 1,54% Sant'Elpidio a Mare 9,87% Tolentino 12,76% Urbisaglia 4,89%
Sistema botanico	
Unità paesaggio vegetale	– alluvioni terrazzate del piano bioclimatico mesotemperato inferiore 4,35% – pianure alluvionali attuali e recenti delle aste fluviali 92,54% – substrati pelitici del piano bioclimatico mesotemperato inferiore 1,68% – substrati pelitico-arenacei del piano bioclimatico mesotemperato inferiore 0,37% – substrati pelitico-sabbiosi del piano bioclimatico mesomediterraneo superiore 0,69% – substrati pelitico-sabbiosi del piano bioclimatico mesotemperato inferiore variante submediterranea 0,09% – substrati sabbioso-conglomeratici del piano bioclimatico mesomediterraneo superiore 0,29%
Serie di vegetazione	MICROGEOSIGMETO - Vegetazione delle spiagge sabbiose e ghiaiose 0,13% Serie del cerro. Lonicero xylostei-Quercus cerris Sigm 0,06% Serie del pioppo nero. Salici albae-Populus nigrae populus nigrae Sigm 5,68% Serie del salice bianco. Rubus ulmifolius-Salix albae Sigm 1,54% Serie della quercia virgiliana. Rubus sempervirentis-Quercus pubescens ampelodesmos mauritanicus Sigm 0,29% Serie della roverella. Peucedano cervariae-Quercus pubescens rusco aculeatus Sigm 0,41% Serie della roverella. Rubus sempervirentis-Quercus pubescens laurus nobilis Sigm 9,62% Serie della roverella. Rubus sempervirentis-Quercus pubescens quercus pubescens Sigm 61,62% Superfici artificiali 20,66%
Indice di conservazione del paesaggio (ILC)	0.22
Sintaxa di interesse geobotanico	III aggr. a Prunus spinosa e Rosa canina 30,10% II Phragmitetum communis 27,06% I Gnaphalio-Plantaginetum atratae 3,90% II Helianthemo grandiflori-Juniperetum alpinae 1,75% II Rubus peregrinae-Fraxinetum oxycarpae 1,62% II Lathyrus veneti-Fagetum sylvaticae 0,17% I Salsola kali-Cakileetum maritima 0,03% III Rubus arvensis-Prunetum spinosae 0,03% III Aceri obtusati-Quercetum cerris 0,00%
Habitat di interesse comunitario	3270 Fiumi con argini melmosi con vegetazione del Chenopodium rubri p.p. e Bidens p.p. 1,77% 91AA Boschi orientali di quercia bianca 0,34% 91E0 Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnus incanae, Salix albae) 1,32%

	91M0 Foreste pannonic-balcniche di quercia cerro-quercia sessile 0,06% 92A0 Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba 3,46% NC Non comunitario 93,05%
Sistema Faunistico	
IFm	25,85
Elenco specie target	Airone cenerino Presente Garzetta Presente Geco comune Presente Nitticora Presente Ortolano Presente Averla piccola Possibile Cappellaccia Possibile Geco verrucoso Possibile Rospo smeraldino Possibile Tritone crestato italiano Possibile
Aree soggette a vincoli	
PAI	Esondazioni
Ambiti PPAR 2009	Fermo e la Vallata del Tenna 0,34% La Dorsale di Cingoli e l'Alta Collina di S. Ginesio 5,70% Le Colline del Maceratese 93,96%
Parchi e Riserve	R.N. Abbazia di Fiastra 8,44%
Sistema insediativo infrastrutturale	
UFI	3,27
IFI	17,04
Sensibilità alla diffusione insediativa	26,21
Infrastrutture stradali principali	AA km 3,71 FS km 38,28 SP km 80,79 SS km 40,14
Linee elettriche	AT km 34,84 MT km 312,3
Nuclei attrattori	CASSETTE VERDINI PIEDIRIPA PORTOCIVITANOVA SFORZACOSTA TOLENTINO ZONA INDUSTRIALE
Attività turistiche	Abbazia di Fiastra
Elementi di interferenza di progetto	Progetto Mezzina 1,88 PTC Ascoli Piceno 4,42 PTC Macerata 3,81 Quadrilatero Spa 5,53 SS16 bretelle ANAS 13,73
Elementi di interferenza esistenti	Cave attive Piattaforme logistiche Sistema della mobilità aerea Siti SAIA
Sistema agricolo	-
Caratteri del tessuto ecologico	
Composizione del mosaico ecologico	Vegetazione naturale 8,58 Aree agricole 68,08 Superfici artificiali 23,33
Struttura del tessuto naturale (tipologia di Formann)	Dendritico

Descrizione sintetica del tessuto ecologico	Fondovalle coltivati (agricolo > 50%) con caratteri rurali (superfici artificiali <20%).
Elementi della REM	
Nodi	Foce Fiastra
SIC	Selva dell'Abbadia di Fiastra 50,90%
Aree Floristiche	53 100,00%
Sistema di connessione di appartenenza	Laga - Colline del Piceno
Elementi della rete	Aree non naturali 91,39% Sistema di connessione di interesse regionale 8,18% Sistema di connessione locale non collegato 0,02% Stepping stone 3 0,01% Stepping stone 4 0,40%

Minacce	Punti di debolezza
– Saturazione insediativa nell'area del comune di Civitanova Marche – Espansione insediativa Zona Industriale Nord di Porto Sant'Elpidio – Espansione insediativa e saldatura lungo la ex SS 485 dei nuclei di Trodica e Montecosaro Scalo – Espansione insediativa del sistema Piediripa - Zona industriale di Corridonia – Espansione insediativa del sistema Casette Verdini - Sforzacosta - Passo del Bidollo – Espansione insediativa Tolentino - Rancia – Area LEADER Quadrilatero "Montecosaro" – Area LEADER Quadrilatero "Civitanova" – Barriera infrastrutturale del "Raccordo Autostradale Tolentino - Civitanova Marche" – Progetto Quadrilatero nuovo tracciato SS 77 (Valle del Fiastra) – Ipotesi progettuale di "Adeguamento della SS 16" – Ipotesi progettuale della strada "Mezzina" – Ipotesi progettuale nuovo tracciato "Macerata - Sforzacosta".	– Sistema di connessione dipendente quasi completamente dalla vegetazione ripariale – Vegetazione ripariale spesso ridotta, sia quantitativamente che qualitativamente. – Assenza quasi totale di aree con vegetazione acquatica o planiziale. – Estrema carenza di connessioni trasversali con le UEF poste a nord e a sud
Opportunità	Punti di forza
– Parte dell'UEF all'interno della Riserva Naturale Abbadia di Fiastra – Ampie aree a rischio di esondazione (PAI R3 e R4) lungo il Chienti e nel tratto terminale del Fiastra e dell'Ete Morto. – Sito di Interesse Nazionale "Basso bacino del Chienti" – Aree inedificate individuate dal Piano Regionale Difesa della Costa presso la Foce del Chienti	– Nodo forestale "Selva Abbadia di Fiastra"(SIC) Nodo per le aree umide (garzaia) "Foce del Fiastra" (Nodo aggiunto dalla REM) – Sistema di connessione d'interesse regionale "Laga - Colline del Piceno" che percorre tutto la valle sino al mare. – Ampia area rurale tra Piediripa e Trodica – Ampie aree di greto lungo il Chienti – Aree umide artificiali di risulta da attività estrattive in particolare nell'area tra Trodica e Montecosaro Scalo e presso la foce dell'Ete Morto.

Obiettivi gestionali

L'UEF comprende uno dei fondovalle più urbanizzati della regione con la presenza di numerosi nuclei, in forte espansione, disposti lungo l'asse costituita dalla ex SS 485 prima e dalla ex SS 77 poi. In questa unità sono compresi anche i tratti finali delle valli di due affluenti del Chienti, l'Ete Morto ed il Fiastra. La vegetazione naturale, come per tutte le UEF di questo tipo, è limitata alla sola fascia fluviale che, soprattutto a valle di Piediripa, è relativamente larga per la presenza di un ampio greto; le formazioni forestali sono invece spesso molto esigue. Nel complesso comunque tutto il corso del Chienti e del Fiastra

sono collegati ecologicamente e rientrano nel Sistema di connessione di interesse regionale "Laga – Colline del Piceno"; i rapporti con le UEF circostanti sono invece piuttosto labili. Di particolare interesse è la presenza tra il Fiastra e il Chienti della Riserva Naturale Abbadia di Fiastra.

L'obiettivo gestionale è il rafforzamento delle connessioni interne e l'incremento dei collegamenti ecologici con le UEF circostanti. A questo scopo possono essere individuati i seguenti obiettivi specifici minimi:

Nodi e connessioni:

Rafforzamento del Sistema di connessione di interesse regionale "Laga – Colline del Piceno" attraverso il potenziamento della vegetazione ripariale del Chienti e del Fiastra con particolare attenzione all'area di confluenza dei due corsi d'acqua.

Rafforzamento delle connessioni ecologiche con l'UEF "Fascia basso collinare tra Potenza e Chienti" ricucendo i sistemi di connessione lungo il corso del Torrente Trodica.

Rafforzamento delle connessioni ecologiche con l'UEF "Fascia basso collinare e costiera tra Chienti e Tenna" potenziando il Sistema di interesse regionale "Laga – Colline del Piceno" in particolare alla confluenza del Torrente Cremone con il Chienti e lungo l'Ete Morto a monte e valle di Casette d'Ete.

Rafforzamento delle connessioni ecologiche con l'UEF "Fascia medio collinare tra Potenza e Chienti" potenziando il Sistema di interesse regionale "Laga – Colline del Piceno" in particolare alla confluenza del Fosso Salcito con il Chienti.

Rafforzamento delle connessioni ecologiche con l'UEF "Aree collinari del bacino del Fiastra" in particolare incrementando i collegamenti ecologici con le stepping stones presenti tra Monte Ginestre e Colle Vasari.

Tessuto ecologico:

Potenziamento del sistema forestale anche attraverso la creazione di nuove aree con formazioni planiziali in particolare alla confluenza tra Fiastra e Chienti dove è presente la garzaia del Nodo "Foce del Fiastra"

Conservazione e riqualificazione del sistema degli agroecosistemi aumentando la presenza di elementi lineari naturali e seminaturali per favorire l'incremento della permeabilità della matrice e i collegamento con le UEF circostanti, soprattutto nell'area tra Trodica e Piediripa e tra Tolentino e Casette Verdini.

Conservazione delle esistenti e creazione di nuove aree umide in particolare tra Trodica e Montecosaro Scalo.

Tutela e riqualificazione delle aree di litorale intorno alla foce del Chienti

Riqualificazione degli insediamenti, in particolare tra Trodica e Civitanova Marche e tra Piediripa e Corridonia, per incrementare la loro permeabilità biologica.

Il progetto dell'aviosuperficie non prevede interferenze con la vegetazione esistente nelle aree circostanti. Le aree a maggiore biodiversità sono dislocate lungo il corso del fiume Chienti, che dista circa 900 m in linea d'aria dal sito di variante.

1.2.8 L.R. 22/2011 - Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34

Allo scopo di assicurare un'adeguata tutela del territorio regionale, la presente legge detta norme per la riqualificazione urbana sostenibile e per l'assetto idrogeologico.

La disciplina di cui alla presente legge è finalizzata in particolare a:

- a) promuovere la trasformazione urbana in termini di qualità, riducendo il consumo di suolo;
- b) creare spazi pubblici di elevata qualità;
- c) modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica;
- d) semplificare le procedure per le trasformazioni urbane complesse finalizzate alla riqualificazione di parti consistenti del sistema urbano;
- e) definire strategie integrate per il miglioramento dei quartieri degradati, anche attraverso la previsione di servizi e infrastrutture;
- f) aumentare il livello di sicurezza e ridurre il rischio idrogeologico;
- g) mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici;
- h) contribuire alla realizzazione delle reti ecologico-ambientali.

Relativamente alle varianti urbanistiche la norma non consente l'inserimento di nuove previsioni in zona agricola se non si è attuato almeno il settantacinque per cento delle previsioni presenti nel piano con medesima destinazione.

La variante proposta risulta coerente in quanto non si prevedono nuovi insediamenti bensì attività che possono essere svolte nell'ambito rurale.

La pista sarà un prato inerbito e le uniche impermeabilizzazioni saranno relative agli hangar chiusi,.

Le previsioni del progetto soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA sono di 6 hangar da realizzare entro il 2016 e altri 6 negli anni successivi, in relazione all'evoluzione dell'attività. Lo sviluppo dell'attività sarà pertanto graduale.

Per quanto riguarda l'art. 10 della L.R. 22/2011, relativo alla verifica della compatibilità idraulica delle trasformazioni del territorio ed al perseguimento dell'invarianza idraulica il progetto, con l'elaborato specifico a firma del Geol. S. Palpacelli, ha accertato la compatibilità e previsto le relative mitigazioni.

1.2.9 Criteri di sostenibilità ambientale (art. 5 - L.R. n. 14 del 17.06.2008)

La Regione Marche con la presente legge ha introdotto norme per l'edilizia sostenibile, al fine di promuovere ed incentivare la sostenibilità energetica e ambientale nella realizzazione di opere edilizie pubbliche e private, nonché nella pianificazione urbanistica.

Lo scopo principale della normativa è quello di concretizzare i principi introdotti dal D.Lgs 192/2005 in attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia attraverso la definizione delle tecniche e delle modalità costruttive di edilizia sostenibile negli strumenti di pianificazione, negli interventi di nuova costruzione, nelle ristrutturazioni edilizie ed urbanistiche, nonché nella riqualificazione urbana.

La variante proposta è pianificazione sostenibile dell'area in oggetto, poiché l'ulteriore destinazione d'uso ammessa risulta adeguata alla qualità ambientale del luogo fisico che la caratterizza, garantendo un impatto minimo e reversibile. La strategia da seguire è quella di minimizzare gli impatti sul suo intorno ambientale, favorendo il comfort visivo - percettivo, l'integrazione con il contesto, la qualità acustica degli spazi esterni, la qualità del suolo e delle acque e la prevenzione al suo inquinamento.

1.3 Piano Regolatore Generale di Tolentino

Piano Regolatore Generale Tolentino

Il Comune di Tolentino è dotata di Piano Regolatore Generale adeguato al PPAR (approvato definitivamente con Delibera di Giunta Regionale n. 33 del 09.01.1995 e successiva varianti).

L'area oggetto di variante è classificata dal vigente PRG come Area ad Uso Agricolo "E". Nelle aree ad uso agricolo sono ammesse le attività di cui alla L.R. 13/90; sono inoltre soggette alle tutele del PPAR e precisamente:

"E2" a tutela orientata

"E6" a tutela per media percettività visiva.

A seguire si riportano gli articoli di riferimento e gli stralci cartografici del PRG, stato attuale e variato. Per ultimo si riporta la NTA proposta per l'area di variante.

Art. 28 - Aree ad uso agricolo "E"

1. Le aree ad uso agricolo, fatta eccezione per le aree classificate E7 (aree prive di tutela), sulle quali si applicano le disposizioni previste dalla L.R. n.13/1990, sono soggette alle tutele del PPAR secondo le disposizioni del successivo Titolo V e precisamente:

a) le aree classificate E1 a tutela integrale;

b) le aree classificate E2 a tutela orientata;

c) le aree classificate E3 a tutela idrogeologica intensiva;

d) le aree classificate E4 a tutela idrogeologica estensiva; e) le aree classificate E5 a tutela per alta percettività visiva;

f) le aree classificate E6 a tutela per media percettività visiva.

Le modalità d'intervento previste per le aree ad uso agricolo, di cui ai seguenti articoli, dovranno essere verificate e rese compatibili con le prescrizioni, direttive e indirizzi delle norme di tutela del citato Titolo e delle "Schede integrative" di cui agli elaborati 1.N. e 1.O. e comunque nel rispetto della L.R. 13/90.

2. Nelle aree ad uso agricolo il PRG salvaguarda le potenzialità culturali e le unità produttive favorendo le esigenze economiche e sociali dei lavoratori agricoli delle imprese coltivatrici e delle loro forme cooperative e associate, promuovendo il corretto uso del suolo. In tali aree si applicano norme di tutela con divieto di abbattimento della vegetazione, arbustiva e d'alto fusto esistente, di svolgimento di qualsiasi attività estrattiva se non prevista da piani regionali o sub-regionali, di svolgimento di qualsiasi discarica o deposito di materiale non agricolo, fatte salve le discariche in atto regolarmente autorizzate.

Art. 42 - Prescrizioni normative delle tutele

omissis

B) Tutela orientata E2

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente indicati nelle planimetrie di piano in scala 1:4.000 e 1:10.000. 2. In queste aree si applicano le prescrizioni generali di base del PPAR relative alla tutela orientata. 3. Sono ammessi tutti gli usi e le possibilità edificatorie previste dalla L.R. n.13/1990; non sono ammesse nuove costruzioni in terreni con pendenza superiore al 30%.

omissis

F) Tutela per media percettività visiva E6

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente individuati nelle planimetrie di piano in scala 1 a 10.000.

2. Le nuove costruzioni ammesse dovranno essere localizzate nel fondo agricolo in modo da risultare compatibili, anche attraverso sistemazioni a verde e schermature (con essenze ad alto e medio fusto di essenze locali), con le visuali prospettiche dell'immobile dalle strade esistenti con particolare riguardo agli assi stradali posti lungo il Chienti. Le nuove costruzioni relative agli usi UA4, UA5, UA6, UA7, non possono essere ubicate nelle aree di tutela orientata. 3. L'altezza dei fabbricati non può superare i ml 7,00.

Nella figura che segue si riportano le legende delle unità coinvolte dalla variante illustrata nel successivo capitolo 2.2.1

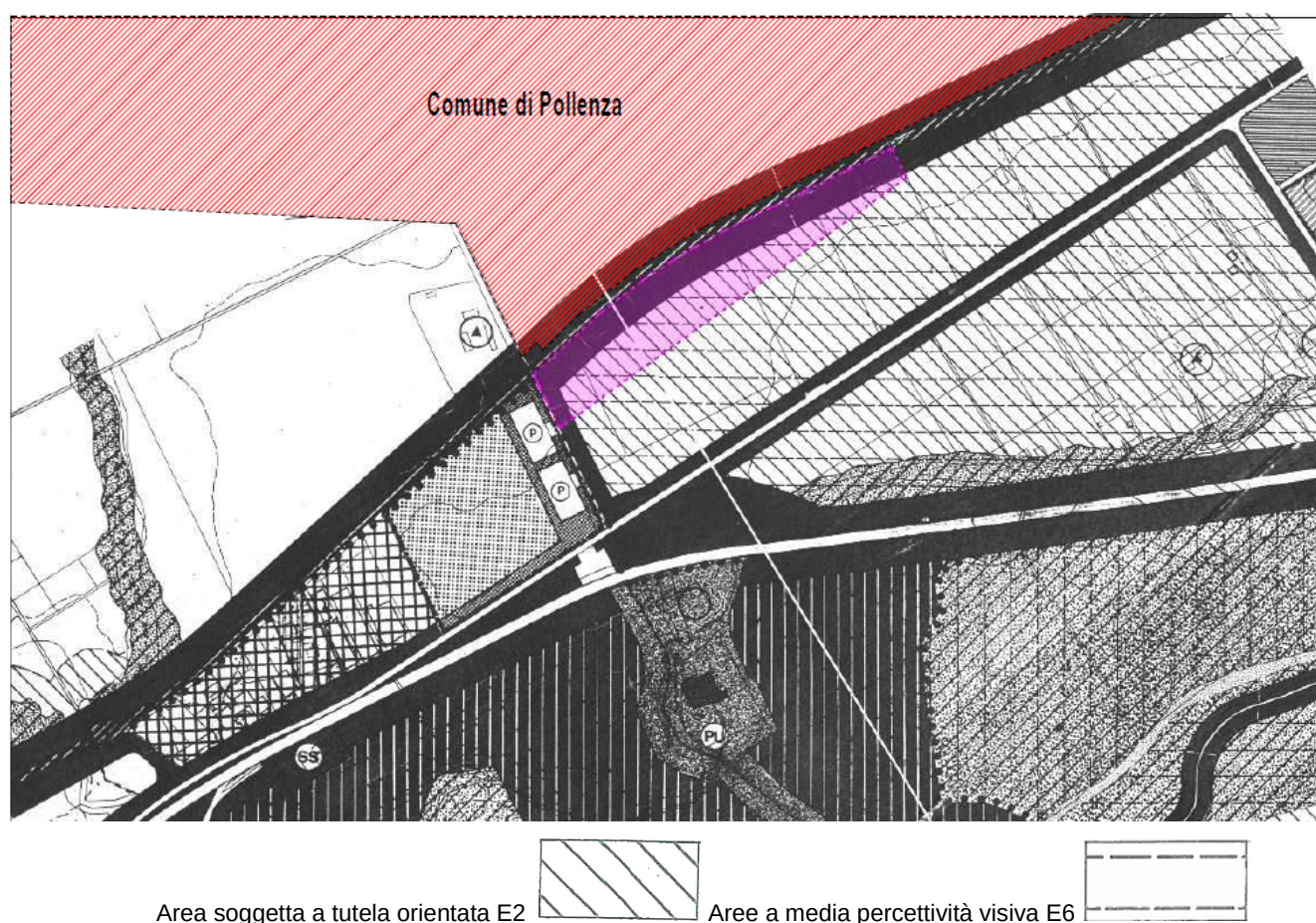


Fig. 1.2.4/1: Delimitazione sito di variante nella Tav. di PRG – Stato attuale

La variante urbanistica, descritta nel successivo cap. 2, prevede di mantenere la zonizzazione agricola esistente a cui si sovrappone la destinazione di aviosuperficie. Inoltre si propone di ridefinire alcuni indici rendendoli coerenti con le limitate necessità logistiche del progetto di fruizione turistico-ricreativa di iniziativa privata. Indicata come Aviosuperficie.

1.3.1 Inquadramento urbanistico del contesto territoriale circostante e compatibilità con le attività da svolgere.

Dal punto di vista urbanistico le aree circostanti ricadenti nel comune di Tolentino sono ad est e a sud Zone agricole, mentre ad ovest ci sono delle aree F3 e F4.

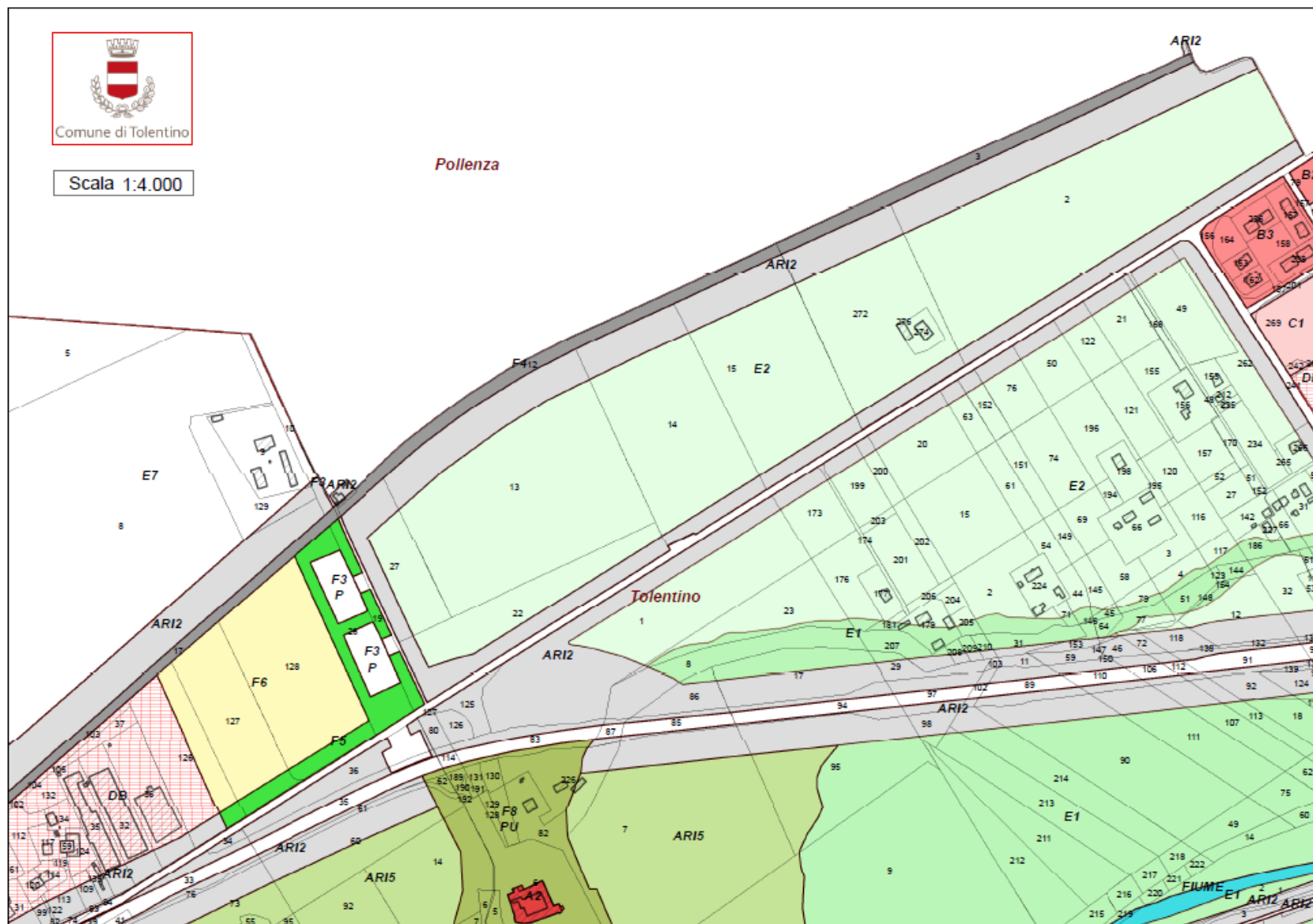


Fig. 2.2/3: Stralcio PRG vigente (trasposizione grafica da PRG vigente)

Le norme di piano per le suddette zonizzazioni confinanti prevedono:

Art. 34 - Aree ad uso pubblico destinate alla viabilità "F3 - F4"

1. In tali aree le indicazioni grafiche delle tavole di piano hanno valore di massima fino alla redazione del progetto esecutivo delle opere. Traslazione di assi e modifiche ai nodi stradali che non compromettono la zonizzazione di piano non costituiscono, pertanto, variante al PRG.
2. Le strade individuate nelle tavole di piano in scala 1:10.000 e 1:4.000 dovranno essere realizzate nel rispetto delle norme del Codice della strada e specifiche norme CNR-UNI.
3. I nodi stradali sono luoghi di confluenza di due o più strade; possono essere attrezzati, canalizzati, semaforizzati o a immissione normale; essi sono realizzati sulla base di progetti esecutivi che, nell'ambito delle aree destinate alla viabilità, possono essere attuati per fasi che prevedono in un primo tempo la sistemazione a raso e, in un secondo tempo l'attrezzatura completa.
4. I rispetti stradali rappresentano lo spazio necessario alla realizzazione della rete stradale e all'ampliamento della stessa. Essi sono destinati alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, ampliamenti di carreggiate, parcheggi pubblici, percorsi pedonali e ciclabili, piantumazioni e sistemazioni a verde, conservazione dello stato naturale. Le aree di rispetto sono inedificabili ad eccezione degli impianti per la distribuzione dei carburanti, che siano collegati alla sede stradale con accessi a distanza non inferiore a quella prescritta per i vari tipi di strade. Le costruzioni annesse, di cui al comma successivo, possono essere costruite nelle aree adiacenti se non compatibili nella fascia di rispetto.

.....
Art. 28 - Aree ad uso agricolo "E"

1. Le aree ad uso agricolo, fatta eccezione per le aree classificate E7 (aree prive di tutela), sulle quali si applicano le disposizioni previste dalla L.R. n.13/1990, sono soggette alle tutele del PPAR secondo le disposizioni del successivo Titolo V e precisamente:

- a) le aree classificate E1 a tutela integrale;
- b) le aree classificate E2 a tutela orientata;
- c) le aree classificate E3 a tutela idrogeologica intensiva;
- d) le aree classificate E4 a tutela idrogeologica estensiva;
- e) le aree classificate E5 a tutela per alta percettività visiva;
- f) le aree classificate E6 a tutela per media percettività visiva.

Le modalità d'intervento previste per le aree ad uso agricolo, di cui ai seguenti articoli, dovranno essere verificate e rese compatibili con le prescrizioni, direttive e indirizzi delle norme di tutela del citato Titolo e delle "Schede integrative" di cui agli elaborati 1.N. e 1.O. e comunque nel rispetto della L.R. 13/90.

2. Nelle aree ad uso agricolo il PRG salvaguarda le potenzialità culturali e le unità produttive favorendo le esigenze economiche e sociali dei lavoratori agricoli delle imprese coltivatrici e delle loro forme cooperative e associate, promuovendo il corretto uso del suolo.

In tali aree si applicano norme di tutela con divieto di abbattimento della vegetazione, arbustiva e d'alto fusto esistente, di svolgimento di qualsiasi attività estrattiva se non prevista da piani regionali o sub-regionali, di svolgimento di qualsiasi discarica o deposito di materiale non agricolo, fatte salve le discariche in atto regolarmente autorizzate.

.....
Art. 36 - Aree ad uso pubblico per servizi di livello urbano e territoriale "F6"

1. Le aree per servizi di livello urbano e territoriale esistenti e di nuovo impianto comprendono tutte le attrezzature di carattere pubblico diverse da quelle di cui al precedente articolo.
2. Gli usi ammessi sono quelli di cui all'art. 16, punti US6, US7, US8, US9, US10, US11 e US1 limitatamente, alle strade di accesso, percorsi pedonali, piste ciclabili e parcheggi pubblici. In sede di programma dei servizi il Comune può consentire "altri" usi per servizi ed impianti d'interesse pubblico ai sensi dell'art. 39.
3. Sono ammessi gli interventi di manutenzione, restauro, ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione, nuove costruzioni.
4. Per le attrezzature scolastiche valgono le specifiche norme vigenti in materia.
5. Per gli usi US6, US7, US9, US10, US11 valgono le specifiche norme in materia.

.....

Art. 16 - Uso pubblico

1. Costituisce uso pubblico del suolo e degli immobili la loro destinazione a servizi, attrezzature e impianti pubblici.
2. L'uso pubblico comprende:
 - US1 le strutture per la viabilità in genere;
 - US2 le scuole: asili, materne, elementari e medie inferiori;
 - US3 le attrezzature d'interesse comune: religiose, culturali, sociali assistenziali, ecc.;
 - US4 i giardini pubblici e le aree per la ricreazione all'aria aperta;
 - US5 i parchi pubblici;
 - US6 le attrezzature per l'istruzione superiore;
 - US7 le attrezzature socio-sanitarie ed ospedaliere;
 - US8 le attrezzature e gli impianti per l'infrastrutturazione tecnica;
 - US9 gli impianti militari e per la difesa civile;
 - US10 le strutture per l'amministrazione della giustizia ed amministrative pubbliche;
 - US11 i cimiteri.
3. L'uso pubblico si distingue in:
 - a) servizi di quartiere relativamente a US2, US3, US4 e US1
 - b) servizi di tipo urbano e territoriale relativamente a US5, US6, US7, US8, US9, US10, US11 e US1.

Compatibilità con le previsioni urbanistiche delle aree confinanti e limitrofe

L'aviosuperficie in progetto occupa una porzione delle particelle 27, 13, 14 e 15 del foglio 21, comune di Tolentino, tutte destinate ad uso agricolo (E2), la pista di involo sarà realizzata parallelamente al confine sud e distante dalla ferrovia posta a nord. A est confina con la particella 272 destinata ad uso agricolo (E2), ad ovest con una strada vicinale adiacente alle particelle 19 e 26 destinate alla viabilità (F3), oltre tali particelle il terreno è previsto a uso pubblico per servizi urbani (F6).

La realizzazione sarà conforme al Decreto 1 febbraio 2006 del MIT e al Regolamento Tecnico-Operativo-Didattico AeCI per le scuole di volo VDS.

Lo Aero Club d'Italia prevede che le piste utilizzate come scuola VDS abbiano lunghezza di almeno 360 metri e che nei 300 metri oltre la fine non siano presenti ostacoli di altezza

superiore a 8 metri, pertanto allineando la nostra pista ad est avremo presenti zone agricole quindi non vi potranno essere ostacoli limitativi, ad ovest i 300 metri richiesti si concludono nelle aree definite F3 anche in questo caso senza ostacoli.

Il decreto del MIT alla appendice 3 (Cfr. 3 pagine allegate) indica che vanno rilevati e segnalati gli eventuali ostacoli che superano i valori indicati in tabella, nel caso del progetto in esame pista di lunghezza inferiore a 800 metri, gli ostacoli che abbiano altezza maggiore di 1/30 della distanza dal bordo interno e per un'area lunga 1600 metri, al momento attuale non esistono tali ostacoli; l'eventuale loro insorgere dovrà essere segnalato ad ENAC.

Il progetto prevede che l'aviosuperficie venga utilizzata da apparecchi VDS e monomotori o bimotori leggeri di Aviazione Generale; per ogni velivolo il manuale di utilizzo indica gli spazi di decollo e atterraggio necessari per operare in sicurezza, tali spazi sono rilevati per il percorso a terra e la distanza necessaria per il superamento di ostacoli di 15 metri, nella tabella si riportano tali dati per i modelli più diffusi:

Tipo Aeromobile	Decollo		Atterraggio	
	Spazio a terra	Con ostacolo 15 m	Spazio a terra	Con ostacolo 15 m
Tecnam P92	100 m	260 m	100 m	260 m
Cessna C172	300 m	500 m	180 m	410 m
Diamond DA62	480 m	835 m	445 m	780 m

Da tale tabella si deduce che per velivoli presi in esame le operazioni di decollo e atterraggio avvengono quasi totalmente all'interno della pista di involo che ricordiamo ha una lunghezza utile di circa 600 metri ed è inserita in un'area lunga 640 metri. Si evidenzia inoltre che la vicina area F3 e a parcheggio, con una ulteriore fascia di inedificabilità, comprensiva della strada di accesso all'area, di circa 80 m e che verso est ci sono zone agricole senza edifici lungo la direttrice di decollo e atterraggio, come risulta dalla figura che segue.



Fig. 2.2/4: Schema direttrice di decollo e atterraggio. Appena fuori dalla pista di decollo gran parte dei velivoli che si possono utilizzare sono oltre 15 m di altezza.

Altre previsioni urbanistiche presenti in zona esterne alla direttrice di decollo e atterraggio.

.....

Art. 25 - Zone per attività economiche "D"

1. Nelle zone destinate alle attività economiche e produttive in genere sono ammessi esclusivamente edifici di carattere industriale, piccolo industriale, commerciali, artigianali inerenti sia al processo produttivo (stabilimenti, officine laboratori, ecc.) sia a quello direzionale e commerciale connesso e non all'attività produttiva, sia infine al servizio delle maestranze (locali di soggiorno, mense, centri sanitari, locali per riunioni, piccole attrezzature sportive e ricreative, ecc.). In tali zone il piano si attua attraverso strumento urbanistico attuativo PP di iniziativa pubblica, da attuare tramite Piano per Insediamenti Produttivi ai sensi dell'art. 27 della Legge 865/71. Su parere conforme delle Autorità Sanitarie competenti è vietato l'insediamento di attività che determinino pericolo per la sicurezza e d'inquinamento per le zone circostanti.

1.bis Per particolari esigenze legate al processo produttivo i parametri edilizi relativi alle altezze degli edifici possono essere derogati attraverso la redazione di un piano di dettaglio, da approvarsi preventivamente dagli organi comunali, che comprenda l'intera area su cui insiste l'attività, con allegati particolareggiati studi di settore che dimostrino:

- a) l'effettiva necessità da parte dell'azienda di derogare ai parametri previsti per la zona in relazione a specifiche funzioni indispensabili allo svolgimento dell'attività;
- b) l'impatto architettonico ed ambientale del complesso edilizio rispetto al contesto esistente.

La deroga delle altezze, comunque, è ammessa fino ad un massimo di ml. 16,00, analogamente a quanto previsto al successivo comma 7.

2. Zone per attività economiche di tipo produttivo D1

1. In tali zone il piano si attua nel rispetto delle seguenti norme:

- a) usi consentiti: produttivo;
- b) interventi ammessi: manutenzione, restauro, ristrutturazione edilizia, demolizioni e ricostruzioni, nuove costruzioni;
- c) è ammessa l'abitazione per il custode o per il Titolare nella misura di mq 120 di superficie utile calcolata come previsto dalla tab. B del DPGR del 13.4.1983;
- d) indice di copertura IC = 6/10;
- e) distanza minima dalla sede stradale ml 10,00;
- f) H max = ml 10,00;
- g) distacco tra gli edifici DF = ml 10;
- h) distacco minimo dai confini DC = ml 5;
- i) distacco dalla sede ferroviaria come previsto dal DPR 11.07.1980 n° 753, salvo deroga rilasciata dall'Ente gestore fino ad un minimo di ml. 20,00.

Norme specifiche: All'interno dell'area contrassegnata con la sigla D1*, fermo restando l'applicazione dei parametri generali previsti per le zone D1 di cui sopra, è prescritta la progettazione unitaria al fine di assicurare la qualità compositiva ed architettonica degli interventi edilizi, la cui attuazione può avvenire anche per stralci successivi. Nell'ambito del complesso edilizio unitario possono insediarsi più attività distinte ed eventualmente, sulla base delle valutazioni effettuate dall'Amministrazione Comunale in ordine agli aspetti estetico funzionali dell'intervento, potrà essere consentito il frazionamento dell'area in più lotti, fermo restando il rispetto dei parametri urbanistico-edilizi e degli standards previsti nella zona: tale procedura non comporta variante al Piano.

L'area classificata con la sigla SA contraddistingue la zona di salvaguardia archeologica, dove è in atto una campagna di scavi intrapresa dalla Soprintendenza. Tale area risulta, pertanto, inedificabile per consentire alla medesima Soprintendenza la completa definizione degli studi intrapresi per accertare le caratteristiche del sito.

.....

Art. 35 - Aree ad uso pubblico a verde e per servizi di quartiere "F5"

1. Gli usi ammessi nelle aree ad uso pubblico di servizio alla residenza sono quelli previsti all'art. 16 punti US2, US3, US4 e US1 limitatamente a strade accesso, percorsi pedonali e piste ciclabili.
2. Gli interventi ammessi sono: manutenzioni, restauro, ristrutturazione edilizia, demolizione e ricostruzione e nuove edificazioni.
3. Per gli usi US2 valgono le specifiche norme legislative nazionali e/o regionali in materia di edilizia scolastica. Per l'uso US3 l'indice di copertura è pari a $IC = 0,20 \text{ mq/mq}$.
4. Il Comune, ai sensi dell'art. 20 della LR 34/92 può approvare, con le procedure previste dal medesimo articolo, il Piano Attuativo dei Servizi (PAS)
5. Le attrezzature esistenti e di progetto, dovranno rispondere ai requisiti che seguono:

5.1. Attrezzature per l'istruzione

Sono destinate agli asilo nido, scuole materne, scuole elementari e scuole medie dell'obbligo; dette attrezzature dovranno rispettare le specifiche normative in materia.

5.2. Attrezzature di interesse comune

Sono destinate ad attrezzature amministrative, associative, sanitarie, assistenziali, religiose, ricreative, culturali, sociali; sono inoltre ammessi servizi pubblici.

5.3. Aree attrezzate a verde pubblico

Rappresentano il tessuto connettivo dei servizi alla residenza e sono aree destinate a parchi pubblici con attrezzature per il gioco, lo svago e lo sport libero. La caratteristica di queste aree è assoluta prevalenza dell'impianto nel verde, nelle quali possono realizzarsi costruzioni a carattere provvisorio o permanente ad esclusivo servizio di attività pubbliche, con occupazione di suolo marginale, come centri culturali e didattici, attrezzature per il ristoro, spogliatoi, con una Superficie Utile non superiore a $\text{mq } 50$ per ogni ettaro sistemato a verde.

6. Le aree da adibire a parcheggio dovranno essere calcolate in rapporto al numero di utenti previsti dagli impianti, se esistenti da specifiche normative in materia.

NB2 – Nell'area censita alla particella A del foglio 55 (parrocchia S. Spirito) potranno essere completate le strutture accessorie al complesso ecclesiastico previa approvazione di un Piano Particolareggiato di dettaglio esteso all'intera area. In considerazione dell'importanza del sito il Piano particolareggiato dovrà contenere previsioni progettuali di dettaglio (in scala non inferiore a 1:500) che definiscano, oltre ai parametri urbanistici, la sistemazione dell'area, la conformazione planivolumetrica dell'edificato e le relative altezze che dovranno essere compatibili con l'edificato esistente. Le modalità temporali di attuazione, che potrà avvenire anche per stralci funzionali, dovranno essere definite con atto unilaterale d'obbligo registrato e trascritto nei termini previsti dalla legge. Detto atto dovrà contenere norme che diano priorità alla realizzazione delle opere di pubblico interesse e alla sistemazione degli spazi esterni.

NB4 – E' consentito il mantenimento delle volumetrie legalmente realizzate e delle relative destinazioni d'uso esistenti. Destinazioni d'uso consentite UR4, UR5 e le attività compatibili con l'articolo 37.

.....

Art. 38 - Aree a Parco urbano "F8"

1. In tali aree di salvaguardia ambientale e paesaggistica la destinazione d'uso prevalente è quella agricola. Per lo svolgimento di tale attività sono ammessi, oltre che il recupero degli edifici esistenti, piccoli accessori per il deposito degli attrezzi con una Superficie Utile Lorda non superiore a mq 10,00 ogni ettaro, con H max. ml. 3,00.
2. L'Amministrazione comunale può, attraverso un PP di tipo pubblico, individuare percorsi campestri, oasi naturalistiche, albereti, attrezzature per lo svago e il tempo libero e lo sport all'aria aperta quali maneggi, campi da golf ecc. con esclusione di tracciati per attività sportive da svolgersi con mezzi motorizzati.
3. Non sono ammesse costruzioni all'interno dei parchi urbani salvo quelle prefabbricate, preferibilmente in acciaio o legno rimovibili, per wc, chioschi e simili.

.....

TITOLO QUINTO - INTERVENTI DI TUTELA**Art. 41 - Articolazione della tutela paesaggistico-ambientale**

1. Nell'ambito dei territori urbani ed extraurbani il PRG definisce le seguenti tutele di carattere paesaggistico-ambientale che si sommano tra loro con carattere di prevalenza nei confronti delle prescrizioni e indicazioni del piano:
 - A) tutela di tipo integrale; E1
 - B) tutela di tipo orientato; E2
 - C) tutela di tipo idrogeologico intensivo; E3
 - D) tutela di tipo idrogeologico estensivo; E4
 - E) tutela per alta percettività visiva; E5
 - F) tutela per media percettività visiva; E6
2. Per le parti urbane tali tutele sono precisate e definite dalle "Schede integrative" di cui agli elaborati 1.0.1/10 e 1.P.
3. Le verifiche di compatibilità ambientale e paesistica previste dal piano dovranno essere fornite dagli interessati e approvate contestualmente al progetto d'intervento secondo le modalità prescritte dalle NTA del PPAR.
4. Per le opere di mobilità, fluviali, tecnologiche di trasformazione e bonifica agraria e quelle di rilevante trasformazione in genere valgono i contenuti progettuali e le disposizioni generali di cui alle NTA del PPAR.

.....

Art. 42 - Prescrizioni normative delle tutele**A) TUTELA INTEGRALE E1**

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente indicati nelle planimetrie di piano in scala 1:4.000 e 1:10.000.
2. In queste aree si applicano le prescrizioni generali di base del PPAR relative alla tutela integrale.
3. Dato l'eccezionale valore delle emergenze vegetazionali, geologiche e geomorfologiche presenti è fatto obbligo ai proprietari delle aree la protezione e la conservazione delle specie floristiche e degli ambienti di particolare interesse biologico-naturalistico come definite da specifiche norme in materia.
4. Gli edifici esistenti potranno essere recuperati come previsto dalla L.R. n.13/1990.

B) TUTELA ORIENTATA E2

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente indicati nelle planimetrie di piano in scala 1:4.000 e 1:10.000.
2. In queste aree si applicano le prescrizioni generali di base del PPAR relative alla tutela orientata.
3. Sono ammessi tutti gli usi e le possibilità edificatorie previste dalla L.R. n.13/1990; non sono ammesse nuove costruzioni in terreni con pendenza superiore al 30%.

C) TUTELA IDROGEOLOGICA INTENSIVA E3

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente indicati nelle planimetrie di piano in scala 1:4.000 e 1:10.000, che richiedono una particolare salvaguardia per motivi di difesa del suolo.
2. In queste aree si applicano le prescrizioni generali di base del PPAR relative alla tutela integrale, artt. 26 e 27 delle NTA e le prescrizioni di base permanenti dell'art. 38 delle medesime NTA del PPAR. Non sono ammesse in ogni caso nuove costruzioni.
3. La fattibilità di ogni intervento, compresi quelli previsti per gli usi UA9 e UA10 che modificano i profili naturali del suolo, è subordinata ad un "piano di sistemazione idraulica" preliminare al rilascio della concessione. Per la particolare tendenza al dissesto nei terreni con pendenza superiore al 20% sono consigliate solo coltivazioni a pascolo, prato-pascolo, o legnose. Le arature profonde sono da evitare.
4. In tali aree non sono autorizzati interventi di modificazione del suolo se non volti alla difesa idraulica e al consolidamento del fondo agricolo. Nelle aree soggette a frane e calanchi vietata qualsiasi costruzione e aratura.

D) TUTELA IDROGEOLOGICA ESTENSIVA E4

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente indicati nelle planimetrie in scala 1:4.000 e 1:10.000.
2. Ogni intervento, compresi quelli previsti per gli usi UA9, UA10 che modificano i profili naturali del suolo, è subordinato ad una "verifica di compatibilità idrogeologica" preliminare al rilascio della concessione. Non sono ammesse nuove costruzioni nei terreni con pendenza superiore al 30%.
3. Nei terreni con pendenza superiore al 20% sono consigliate coltivazioni a prato, prato pascolo o legnose; da evitare le arature profonde.

E) TUTELA PER ALTA PERCETTIVITÀ VISIVA E5

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente individuati nelle planimetrie in scala 1:10.000.
2. Le nuove costruzioni ammesse non possono essere localizzate nelle aree di tutela dei crinali e la loro posizione nel fondo agricolo dovrà risultare compatibile, anche attraverso sistemazioni a verde e schermature (con essenze di medio e alto fusto di essenze locali), con le visuali prospettiche dell'immobile dalle strade esistenti nell'ambito di tutela in questione con particolare riferimento agli assi stradali posti lungo la valle del Chienti. Sono esclusi gli usi diversi dagli edifici residenziali e rimesse.
3. L'altezza delle costruzioni non può superare ml 6,00.

F) TUTELA PER MEDIA PERCETTIVITÀ VISIVA E6

1. Tale tutela agisce nei territori specificatamente individuati nelle planimetrie di piano in scala 1:10.000.
2. Le nuove costruzioni ammesse dovranno essere localizzate nel fondo agricolo in modo da risultare compatibili, anche attraverso sistemazioni a verde e schermature (con essenze ad alto e medio fusto di essenze locali), con le visuali prospettiche dell'immobile dalle strade esistenti con particolare riguardo agli assi stradali posti lungo il Chienti. Le nuove costruzioni

relative agli usi UA4, UA5, UA6, UA7, non possono essere ubicate nelle aree di tutela orientata.

3. L'altezza dei fabbricati non può superare i ml 7,00.

.....

Art. 47 - Vincoli legali

1. I vincoli derivanti da leggi nazionali e regionali in vigore operano a tutti gli effetti sul territorio comunale.

2. Nelle aree di rispetto cimiteriali oltre agli interventi di recupero degli edifici esistenti, sono ammesse le edicole per la vendita dei fiori e degli oggetti di culto, previo convenzionamento; sono inoltre ammesse opere di mobilità pedonale, carrabile e parcheggi.

1.4 Piano Regolatore Generale di Pollenza

Il comune di Pollenza confina con l'area di variante ubicata nel comune di Tolentino. Esso è adeguato al PPRA ed ha eseguito la trasposizione passiva del PTC.

Di seguito si riporta uno stralcio della zonizzazione urbanistica vigente che le NTA di riferimento.

Le previsioni di PPAR e PTC sono state indicate nei relativi capitoli del presente Quadro programmatico.

Dalla tavola di PRG con le destinazioni d'uso risulta che l'area a confine con quella di variante è agricola normale (art. 26). Andando verso il versante collinare, in destra abbiamo una zona di interesse paesistico ambientale (art. 32) e in sinistra una fascia di interesse paesistico (art. 31). Le destinazioni che si rifanno agli art. 31 e 32 si ripetono proseguendo ancora più a monte.

L'attenzione paesaggistica che il piano dà alle aree ricadenti negli art. 31 e 32 sono state valutate in sede di analisi paesaggistica, analizzando specifici punti di visuale.



Fig. 1.4/1: Stralcio PRG Pollenza

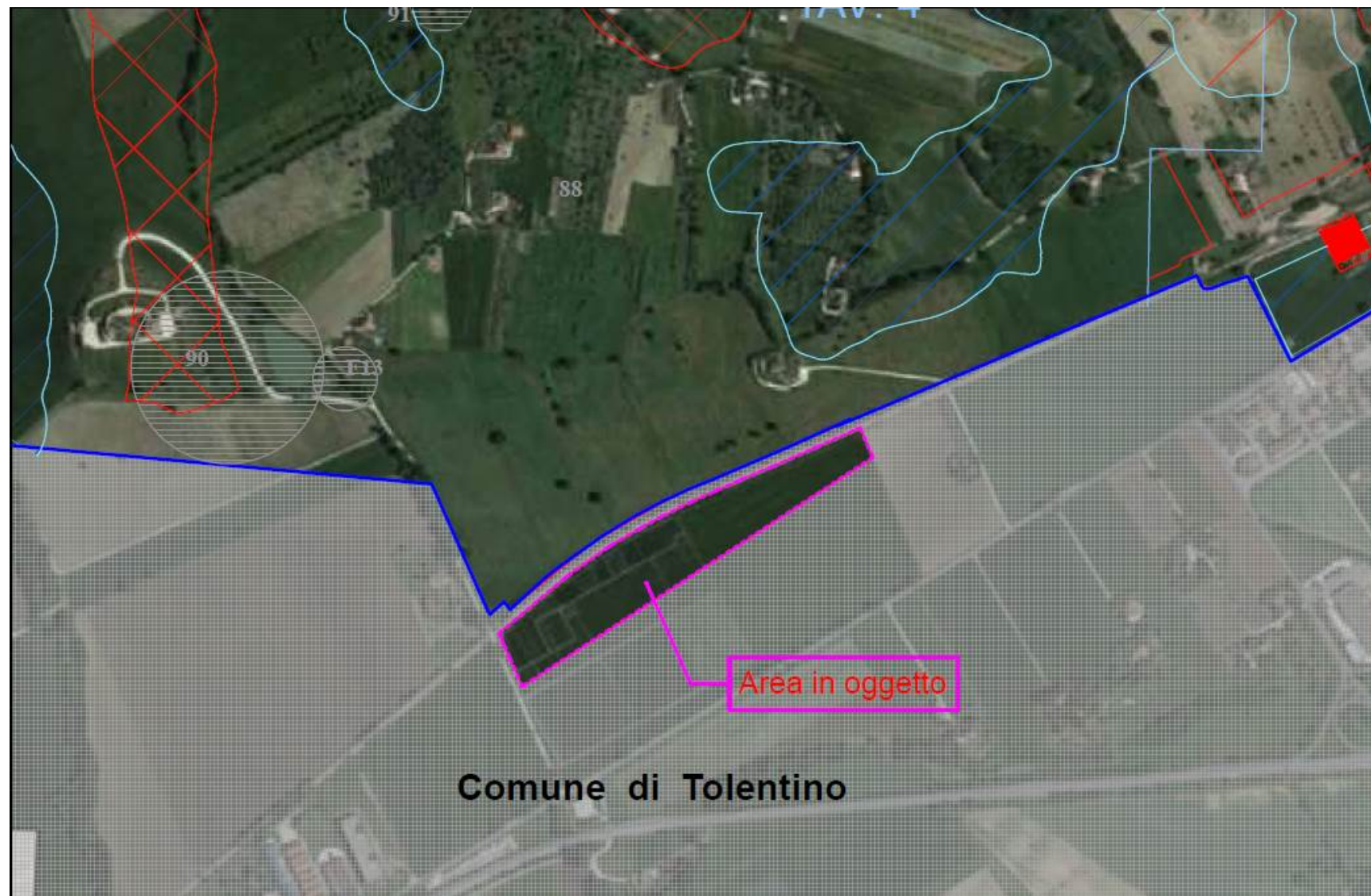


Fig. 1.4/2: Stralcio PRG Pollenza su ortofoto con indicata la superficie in variante.

LEGENDA

N.T.A.

SIMBOLOGIA

LIMITE AMMINISTRATIVO COMUNALE		
LIMITE VALIDITA' DELLA TAVOLA		
LIMITE CENTRO URBANO		
VIABILITA' DI PROGETTO		
ATTRAVERSAMENTI AEREI O INTERRATI		
LINEE ED AREE FERROVIARIE		
PERCORSI PEDONALI		
RETI TECNOLOGICHE		

ZONIZZAZIONE

LIMITE DI COMPARTO			
LIMITE ZONE DI RECUPERO		art. 4	
LIMITE INTERVENTI URBANISTICI	VIGENTI	pp pr pz pip	artt. 5-6
PREVENTIVI DI INIZ. PUBBLICA	DI PROG.	PP PR PZ PIP	
LIMITE INTERVENTI URBANISTICI	VIGENTI	pl pr	art. 7
PREVENTIVI DI INIZ. PRIVATA	DI PROG.	PL	
RIFERIMENTO SOTTOZONE			1 2 3

ZONE RESIDENZIALI

ZONE A - DI INTERESSE STORICO ARTISTICO	art. 14	
ZONE B - DI COMPLETAMENTO	art. 15	
ZONE C - DI ESPANSIONE	art. 16	
ZONE R - RISANAMENTO, RISTRUTTURAZIONE E RECUPERO	art. 17	
ZONE Rs - RISTRUTTURAZIONE E COMPLETAMENTO	art. 17 bis	

ZONE PRODUTTIVE

ZONE D - DI COMPLETAMENTO	art. 19	
ZONE DE - DI ESPANSIONE	art. 20	
ZONE DC - DIREZIONALI, TERZIARIE, COMMERCIALI, RICETTIVE	art. 21	
ZONE DN - INDUSTRIE SPECIALI	art. 22	
ZONE DR - SPECIALI DI ROTTAMAZIONE	art. 23	
ZONE DZ - COMPLESSI PRODUTTIVI ESISTENTI	art. 24	
ZONE DI - LAVORAZIONE DEGLI INERTI	art. 24 bis	
ZONE DM - ZONE MISTE PRODUTTIVE-RESIDENZIALI DI COMPLETAMENTO	art. 19 bis	

ZONE AGRICOLE

NORMALI	art. 26	
DI INTERESSE PAESISTICO	art. 31	
DI SALVAGUARDIA PAESISTICO-AMBIENTALE	art. 32	
SPECIALI - RECUPERO AMBIENTALE E VALORIZZAZIONE TURISMO RURALE	art. 34	

ZONE PER ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE GENERALE

ZONE PEDONALI			
PARCHEGGI PUBBLICI	A CIELO LIBERO	art. 37	
	IN CONTENITORI INTERRATI	art. 37	
VERDE PUBBLICO	A GIARDINO E/O PARCO	art. 39	
	ATTREZZATO PER LO SPORT	art. 39	
	PARCO TERRITORIALE, BOSCO NATURALISTICO	art. 39	
ATTREZZATURE URBANE	SCOLASTICHE D'OBBLIGO	art. 38	
	SANITARIE, ASSISTENZIALI, SOCIALI	art. 38	
	CULTURALI E RICREATIVE	art. 38	
	RELIGIOSE	art. 38	
	AMMINISTRATIVE E PUBBLICI SERVIZI	art. 38	
	TECNICHE - DISTRIBUTIVE	art. 38	
	PER L'INDUSTRIA	art. 38	

ZONE PER ATTREZZATURE D'INTERESSE PUBBLICO

RICETTIVE	art. 40	
RICREATIVE E/O DI RISTORO	art. 40	
CULTURALI, COMMERCIALI E D'INTERESSE COMUNE	art. 40	
PER LO SPORT E PER LO SPETTACOLO	art. 40	

ZONE A VINCOLO SPECIALE

ZONE DI RISPETTO	art. 44	
PARCO FLUVIALE	art. 46	
ZONE A VINCOLO ARCHEOLOGICO	art. 45	
ZONE A VERDE PRIVATO	art. 43	
ZONE A VINCOLO CIMITERIALE	art. 42	
ZONE DI RISPETTO APPROVVIGIONAMENTI IDRICI		
ZONE DI RISPETTO FABBRICATI RURALI E IMMOBILI EXTRAURBANI	artt. 30-51	
ZONE DI RISPETTO FONTI RURALI	artt. 30-51	

EDIFICI E MANUFATTI EXTRAURBANI

EDIFICI DI VALORE MONUMENTALE	art. 51	
EDIFICI RURALI DI ELEVATO VALORE AMBIENTALE E ARCHITETTONICO	artt. 30-51	
ALTRI EDIFICI E MANUFATTI DI RILEVANTE VALORE	art. 51	

SIMBOLOGIA PRESCRIZIONI PARTICOLARI

 ZONIZZAZIONI SOGGETTE A PRESCRIZIONI PARTICOLARI	VEDI ARTICOLI DELLE N.T.A. CORRISPONDENTI ALLE ZONIZZAZIONI INTERESSATE DALLE PRESCRIZIONI

SPECIFICAZIONE ATTREZZATURE

	M = MUNICIPIO C = CARABINIERI P = POLIZIA STRADALE PT = UFFICIO POSTALE	ATTREZZATURE AMMINISTRATIVE E PUBBLICI SERVIZI
	G = GARAGE MEZZI COMUNALI S = SERBATOIO ACQUEDOTTO D = DEPURATORE A = ACQUEDOTTO	ATTREZZATURE TECNICHE E DISTRIBUTIVE
AREA PER LA SISTEMAZIONE DI CONTAINERS O TENDOPOLI DA UTILIZZARE IN CASO DI CALAMITA' NATURALI		

Di seguito si riportano gli articoli di PRG relativi alle Zone agricole.

Stralcio NTA PRG Pollenza - Capo IV Zone agricole

Art.25 Definizione delle zone

[1] Sono considerate zone agricole le parti del territorio individuate ai sensi del decreto ministeriale n.1444/1968, come zone omogenee "E"

[2] Le zone agricole sono destinate esclusivamente all'esercizio delle attività dirette alla coltivazione dei fondi, alla silvicoltura, all'allevamento del bestiame ed alle altre attività produttive connesse, ivi compreso l'agriturismo.

[3] In tali zone, qualora vi siano insediamenti zootecnici che cessino la specifica attività, sono da considerarsi compatibili le seguenti destinazioni d'uso:

- a. country house (secondo la legge regionale n.31/1994)
- b. artigianali;
- c. industrie nocive di 2^a classe che non comportino emissioni gassose e/o maleodoranti.

[4] L'eventuale variazione di destinazione d'uso, fermo restando che deve rimanere all'interno della volumetria esistente, ogniqualvolta risulti compatibile è soggetta al regime urbanistico indicato dal regolamento edilizio in relazione alla tipologia di opere da realizzare.

Art.26 Zone agricole normali

[1] Nelle zone agricole normali sono ammesse soltanto le nuove costruzioni che risultano necessarie per l'esercizio delle attività di cui al precedente articolo ed in particolare:

- a. abitazioni necessarie per l'esercizio dell'attività agricola;
- b. ampliamento o ricostruzione di abitazioni preesistenti da parte dell'imprenditore agricolo;

- c. attrezzature e infrastrutture necessarie per diretto svolgimento dell'attività agricola, come silos, serbatoi idrici, depositi per attrezzi, macchine, fertilizzanti, sementi e antiparassitari, ricoveri per bestiame;
- d. edifici per allevamenti zootecnici, di tipo industriale, lagoni di accumulo per la raccolta dei liquami di origine zootecnica;
- e. serre;
- f. costruzioni da adibire alla lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
- g. edifici per industrie forestali;
- h. opere di pubblica utilità che debbono sorgere necessariamente in zone agricole, vale in particolare quanto disposto al successivo art.51bis.

[2] Nessun'altra nuova costruzione può insediarsi nelle zone agricole fatta eccezione per gli insediamenti di industrie nocive speciali (DN) e di rottamazione (DR) e per gli allevamenti industriali individuati in apposite zone.

[3] L'inserimento di nuovi insediamenti di cui al comma precedente può avvenire solo dietro variante al P.R.G.

[4] Sono comunque vietati, fatto salvo quanto previsto nel PRG, i seguenti interventi:

- 1) per gli elementi diffusi del paesaggio agrario (querce e alberature protette in genere, alberature e siepi stradali e poderali, vegetazione riapariale, macchie e boschi residui) qualsiasi intervento di distruzione o manomissione, fatta salva la manutenzione ordinaria e quanto espressamente previsto nella legislazione nazionale e regionale di settore.

[5] Nelle aree individuate dalla tavola 5 "Carta delle pericolosità geologiche" dell'indagine geologica allegata al PIANO come "Aree instabili o potenzialmente instabili" ed "Aree in erosione concentrata" valgono le prescrizioni dettate dal quinto comma del successivo art.49.

A - Nuove abitazioni

[1] Nuove residenze in zone agricole sono ammesse solo quando l'impresa agricola sia sprovvista di una abitazione adeguata alle esigenze della famiglia coltivatrice per l'ordinario svolgimento dell'attività agricola.

[2] Nella famiglia coltivatrice sono compresi tutti i conviventi legati da vincoli di parentela o affinità, impegnati direttamente nell'attività agricola e le persone a loro carico.

[3] Fermo restando quanto disposto dall'articolo 7, punto 4), del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, e dall'articolo 30 delle presenti norme di attuazione, per ogni impresa agricola sprovvista di casa colonica è consentita la costruzione di un solo fabbricato, costituito anche da più unità ad uso residenziale, il cui volume complessivo va commisurato alle esigenze della famiglia coltivatrice, senza mai superare i 1.000 mc. fuori terra.

[4] La realizzazione o la successiva trasformazione di una o più unità immobiliari ad uso residenziale risulta ammissibile, previo versamento degli oneri concessori di cui agli art. 3, 5, 6 e 10 della legge 28/1/1977 n.10, qualora venga effettuata per soggetti legati a vincolo di parentela o affinità fino al 2° grado con l'imprenditore agricolo a titolo principale.

[5] Le nuove costruzioni devono avere le seguenti caratteristiche:

- a. altezza massima di ml. 7,50 misurati a valle per i terreni in declivio;
- b. distanza minima dai confini di ml. 20.

[6] Non sono ammesse nuove residenze agricole su terreni risultanti da frazionamenti della proprietà originaria avvenuti nei cinque anni precedenti.

B - Patrimonio edilizio esistente

[1] Per ogni impresa agricola già provvista di abitazione, sono consentiti interventi di recupero della stessa che comportino anche l'ampliamento o, in caso di fatiscenza accertata con verifica tecnico-sanitaria, la ricostruzione, previa demolizione, dell'edificio preesistente, nei limiti di cui al precedente articolo. Per gli interventi di ampliamento non si osservano le distanze minime previste per le nuove abitazioni di cui al comma precedente.

[2] La costruzione di una nuova abitazione senza la demolizione dell'edificio preesistente, è consentita a condizione che quest'ultimo venga destinato, tramite vincolo da trascriversi nei registri della proprietà immobiliare a cura del Comune e a spese dell'interessato, ad annesso agricolo a servizio dell'azienda.

[3] Quando gli interventi di recupero e ampliamento riguardano edifici di valore storico e architettonico, si applicano le disposizioni di cui al successivo art.33.

[4] La realizzazione, per le esigenze dell'imprenditore agricolo a titolo principale, di nuove abitazioni o l'ampliamento delle esistenti può avvenire anche attraverso la trasformazione di annessi agricoli riconosciuti non più necessari alla conduzione del fondo, previo parere del comitato tecnico consultivo di cui all'art.30 della legge regionale 42/1977 sulla base di una dettagliata relazione generale che evidenzia la situazione dell'azienda.

[5] Negli edifici rurali esistenti in zone agricole 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, senza alcun aumento di volumetria.

[6] Gli edifici esistenti alla data di entrata in vigore delle presenti norme possono essere oggetto degli interventi di recupero anche se di dimensioni superiori a mc.1.000 e purché la eventuale ristrutturazione avvenga senza previa demolizione totale.

[7] La variazione delle destinazioni d'uso sono ammesse, fermo restando quanto previsto dall'ultimo comma dell'art.10 della legge n.10 del 28/1/1977, a condizione che gli edifici stessi non siano più utilizzati per la conduzione del fondo previo parere del comitato tecnico consultivo di cui all'art.30 della legge regionale 42/1977 sulla base di una dettagliata relazione generale che evidenzia la situazione dell'azienda.

[8] Per gli edifici esistenti sono considerate destinazioni ammissibili l'uso residenziale, previa iscrizione al catasto urbano degli ex fabbricati rurali.

[8bis] È ammesso il cambio di destinazione a civile abitazione degli ex accessori agricoli esistenti non più funzionali all'attività agricola purché sia verificata la dotazione di infrastrutture e servizi o sia presentato impegno alla loro realizzazione qualora mancanti o insufficienti ed a condizione che gli stessi abbiano una o più delle seguenti caratteristiche:

- siano stati oggetto di condono edilizio con pratica definita regolarmente;
- siano stati oggetto di concessione edilizia;
- siano riportati nella mappa catastale originaria del 1942;
- siano realizzati originariamente in muratura in epoca antecedente al 1942, previa dichiarazione del tecnico progettista redatta in forma di perizia giurata, a condizione comunque di garantire il rispetto dell'indice di edificabilità di 0,03 mc./mq. rispetto al terreno di proprietà.

È comunque vietata la trasformazione in civile abitazione di fienili non tamponati.

[9] Qualora l'edificio non risulti classificato come di "valore storico ed architettonico", in caso di ristrutturazione può accorparsi il volume risultante dalla demolizione degli accessori colonici al fine di consentire un miglior utilizzo dell'organismo complessivo, se previsto dal censimento dei fabbricati rurali.

[10] Negli edifici utilizzati per attività agrituristiche, secondo quanto previsto dalla legge n.730 del 5/12/1985 e dalla legge regionale n.25 del 6/6/1987, sono ammessi esclusivamente gli interventi di recupero secondo il disposto dell'art.31 della L.457/78.

[11] Le abitazioni rurali esistenti trattenute dai soggetti che abbiano posto a disposizione le proprie terre per gli scopi di ristrutturazione di cui all'art.37 della legge n.153 del 9/5/1975 per la riforma dell'agricoltura, possono essere sottoposte agli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di restauro e risanamento conservativo, e di ristrutturazione edilizia con un aumento di volumetria non superiore al 20%.

[12] Gli interventi tendenti al recupero del patrimonio edilizio esistente sono considerati inclusi nel programma pluriennale di attuazione.

[13] Le nuove costruzioni, gli ampliamenti, le ristrutturazioni, gli interventi di recupero e le sistemazioni esterne, dovranno comunque essere eseguiti con tipologie, materiali, piantumazioni in armonia con gli insediamenti tradizionali del paesaggio rurale. Vedi scheda per la tipologia degli insediamenti rurali e scheda del censimento se esistente.

C -Attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola

[1] Le attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola devono avere le seguenti caratteristiche:

- a. una superficie coperta proporzionata alle esigenze dell'impresa e comunque non superiore a mq.200, salvo maggiori esigenze documentate nel piano o nel programma aziendale.
- b. essere poste a distanza dal fabbricato adibito ad abitazione di almeno ml.10;
- c. svilupparsi su un solo piano fuori terra e rispettare l'altezza massima di ml.4,50, con esclusione dei camini, silos ed altre strutture le cui maggiori altezze rispondono a particolari esigenze tecniche; nei terreni in declivio le costruzioni possono svilupparsi su una altezza massima di ml.5.50 misurati a valle;
- d. avere un volume massimo non superiore all'indice di fabbricabilità fondiaria di 0,03 mc/mq. nel caso in cui siano separate dalle abitazioni, e rientrare nella cubatura massima ammessa per l'edificio adibito ad abitazione, nel caso in cui vengano realizzate in aderenza o nell'ambito di quest'ultimo;
- e. essere realizzate con tipologie edilizie adeguate alla specifica destinazione d'uso che non consentano la trasformazione delle stesse destinazioni d'uso, con eccezione di quelle ammesse dalla normativa vigente e secondo le indicazioni di cui alla tavola "tipologie in zone rurali".

[2] Sono inoltre da considerarsi nell'ambito delle attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola anche quei locali necessari per la dotazione infrastrutturale degli agriturismi gestiti da parte di imprenditori agrituristici iscritti negli elenchi regionali. In particolare possono quindi essere realizzati, al di fuori degli ambiti di tutela integrale così come delimitati nella tavola 3 delle tutele attive individuate con l'adeguamento del PRG al PPAR, locali tecnici (spogliatoi, impianti, deposito attrezzi, ecc...) a servizio di impianti sportivi (campi da tennis, da calcetto, piscine ecc...) strettamente connessi con l'esercizio dell'attività di turismo rurale (agriturismo, country house, bed and breakfast) purché di superficie non superiore a mq.100 e nel rispetto degli altri parametri urbanistico edilizi specificati al comma precedente il tutto comunque nel rispetto della legge n.96 del 20/02/2006 "disciplina dell'agriturismo"

D - Costruzioni per allevamenti zootecnici di tipo industriale e lagoni di accumulo

[1] Le nuove costruzioni per allevamenti zootecnici di tipo industriale e lagoni di accumulo sono ammesse purché coerenti con gli obiettivi di sviluppo del piano zonale agricolo di cui alla legge regionale n.6 del 6/2/1978 e successive modifiche ed integrazioni e a condizione che sia garantito il regolare smaltimento dei rifiuti, previa depurazione, ai sensi del D.Lgs.n.152/1999 e successive modifiche ed integrazioni.

[2] Le costruzioni per allevamenti devono avere le seguenti caratteristiche:

- a. essere protette da una zona circostante, con recinzioni ed opportune alberature, di superficie pari a quella degli edifici da realizzare moltiplicata per 5;
- b. rispettare le seguenti distanze minime: dai confini di ml. 40; dal perimetro dei centri abitati di ml.500 estesa a ml.1.000 per gli allevamenti di suini; dal più vicino edificio residenziale non rientrante nel complesso aziendale di ml.100;
- c. svilupparsi su un solo piano fuori terra e rispettare l'altezza massima di ml. 4,50 misurata a valle per i terreni in declivio; sono fatte comunque salve le diverse altezze che rispondono a particolari esigenze tecniche;
- d. avere un volume massimo non superiore all'indice di fabbricabilità fondiaria di 0,5 mc/mq.

[3] I lagoni di accumulo per la raccolta dei liquami di origine zootecnica devono essere posti a ml.100 dalle abitazioni e dai confini e devono essere realizzati all'interno della zona di protezione di cui alla lettera a) del comma precedente.

[4] Sono considerati allevamenti zootecnici di tipo industriale quelli la cui consistenza supera il rapporto peso-superficie stabilito dal vigente regolamento sulla fertirrigazione.

E Serre

[1] Sono considerate serre gli impianti stabilmente infissi al suolo, di tipo prefabbricato o eseguiti in opera, e destinati esclusivamente a colture specializzate.

[2] Le serre si distinguono in:

- a. serre destinate a colture protette con condizioni climatiche artificiali limitate ad una sola parte dell'anno e, pertanto, con copertura solo stagionale;
- b. serre destinate a colture protette normalmente con condizioni climatiche artificiali e pertanto con coperture stabili.

[1] La realizzazione delle serre di cui alla precedente lettera a), può avvenire in qualunque area compresa nelle zone agricole ed è subordinata ad autorizzazione edilizia.

[2] Le serre di cui alla precedente lettera b), possono essere realizzate in qualsiasi area compresa nelle zone agricole in base a concessione edilizia ai sensi della legislazione vigente e dietro impegno del richiedente a non modificare la destinazione del manufatto per dieci anni tramite vincolo di destinazione da trascriversi nei registri della proprietà immobiliare a cura del Comune e a spese dell'interessato.

[3] Le serre con copertura stabile devono altresì rispettare un indice massimo di utilizzazione fondiaria di 0,5 mc/mq.

[4] Entrambi i tipi di serre devono avere le seguenti caratteristiche:

- a. distanze minime non inferiori a ml. 5 dalle abitazioni esistenti nello stesso fondo e a ml. 10 da tutte le altre abitazioni;
- b. distanze minime non inferiori a ml. 5 dai confini di proprietà.

F - Costruzioni per la lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli e per le industrie forestali.

[1] Le nuove costruzioni per la lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli e per industrie forestali sono ammesse a condizione che esse siano al servizio di imprese agricole, singole o associate, o di cooperative agricole locali, che siano proporzionate alle loro effettive necessità e che i prodotti agricoli ivi trasformati, conservati o commercializzati, provengano prevalentemente dalle stesse aziende agricole.

[2] Tali costruzioni devono essere in armonia con i piani zionali agricoli di cui alla legge regionale n.6 del 6/2/1978 e successive modifiche ed integrazioni, o, in mancanza, con gli indirizzi produttivi all'uopo formulati dalla Regione e sulla base di un piano aziendale o interaziendale da sottoporre al parere del comitato tecnico consultivo di cui all'art.30 della legge regionale n.42/1977 e devono rispettare le seguenti prescrizioni:

- a. avere un volume non superiore all'indice di fabbricabilità fondiaria di 1 mc/mq;
- b. osservare le distanze minime dai confini di ml. 20 e dalle abitazioni ricadenti nel complesso aziendale di ml. 10.

[3] La necessità e la destinazione delle nuove costruzioni di cui ai punti A, B, C, D, E, F devono risultare da un piano aziendale o interaziendale ai sensi della legislazione regionale vigente da allegare alla domanda di concessione edilizia.

[4] Sono esonerati dalla presentazione del piano aziendale, e devono presentare una semplice relazione illustrativa da sottoporre al parere del comitato tecnico consultivo di cui all'art.30 della legge regionale n.42/1977, i soggetti che, pur non risultando imprenditori agricoli a titolo principale, ai sensi della legislazione vigente, esercitano le attività di cui ai precedenti punti D, E, ed F.

[5] Tutte le costruzioni da realizzare in zona agricola dovranno rispettare le distanze dalle strade stabilite dal decreto del Ministro dei lavori pubblici 1/4/1968, in relazione all'importanza delle stesse salvo per le serre con copertura stagionale ed i casi previsti dalla legge regionale n.25 del 21/5/1975.

[6] Nelle zone dichiarate sismiche si osservano per le altezze e le distanze tra i fabbricati, le norme più restrittive eventualmente stabilite dalla legislazione vigente.

Art.31 Zone agricole di interesse paesistico

[1] Le zone agricole denominate di interesse paesistico riguardano quelle parti del territorio agricolo dotate di requisiti paesistico-ambientali e/o storico-documentari di particolare valore in relazione e alla posizione emergente delle stesse (situazione di crinale con relative visuali panoramiche) e alla presenza di un paesaggio agrario con caratteristiche tradizionali integre sotto gli aspetti sia culturali che insediativi.

[2] In tali zone, ferme restando le prescrizioni di cui alle Zone Agricole Normali riportate nell'art.26, sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione e ampliamento delle costruzioni esistenti di cui alle lettere A), C), ed E) dello stesso art.26 e di cui agli artt.30 e 51, riportanti una specifica normativa di tutela.

[3] Tuttavia, su fondi di estensione non inferiore ad Ha 3,00 non dotati di abitazione colonica alla data di adozione del Piano o dotati di abitazione non più idonea sotto il profilo statico, igienico e funzionale, possono essere consentite, in alternativa alla ristrutturazione o/e ampliamento del fabbricato preesistente, nuove costruzioni di abitazioni e attrezzature e infrastrutture, purché la validità tecnica-economica dell'azienda sia attestata da un piano aziendale approvato dai competenti organi regionali, fermi restando i disposti di cui all'art.5 della legge regionale n.13/1990 e fatti comunque salvi gli edifici tutelati dagli artt.30 e 51 delle presenti norme e fatte salve le previsioni della legge regionale n.31/1994.

[4] Le costruzioni di cui al punto A) del precedente art.26 non potranno superare l'altezza massima di ml 6,30.

[5] Le nuove costruzioni ammesse, considerato il valore paesistico-ambientale della zona, debbono essere realizzate con particolare attenzione alle caratteristiche tipologiche e costruttive dell'edilizia rurale tradizionale.

[6] La scelta delle aree, destinate all'edificazione di nuove costruzioni, nei soli casi ammessi dal presente articolo, sarà valutata secondo una serie di parametri tendenti al rispetto del paesaggio.

[7] Tali parametri potranno riguardare:

- a. zone di proprietà non tutelate (versanti o spartiacque non soggette a vincolo);
- b. presenza di reti tecnologiche nelle immediate vicinanze;
- c. aree di crinale già compromesse.

[8] Nel caso si debba scegliere per l'edificazione il crinale o zone tutelate analoghe si dovrà accompagnare la scelta da motivazioni adeguate e irrinunciabili.

[9] L'area di sedime delle nuove costruzioni nelle zone rurali ricadenti nelle zone agricole di interesse paesistico, all'interno del fondo di proprietà, dovrà essere posizionata in modo tale da limitare il più possibile l'impatto ambientale. A tale scopo, all'atto della presentazione degli elaborati per l'approvazione del progetto, va prodotto uno studio sull'impatto ambientale corredato da una relazione, da eventuali elaborati planimetrici e da una documentazione fotografica in cui si evidenzia l'area di proprietà ricadente in zona tutelata con il luogo prescelto per la costruzione, presa da una distanza tale da poter valutare un intorno significativo. La ripresa va fatta preferibilmente da punti di avvistamento panoramico. Tale documentazione sarà valutata dalla Commissione Edilizia Comunale che esprimerà un parere in merito alla posizione prescelta.

[10] All'interno degli ambiti di tutela stabiliti dal PIANO sono vietati, fatto salvo quanto previsto nelle presenti norme, i seguenti interventi:

1) in generale:

- a) l'abbattimento della vegetazione arbustiva e di alto fusto esistente, tranne le essenze infestanti e le piante di tipo produttivo-industriale; (resta salvo quanto regolamentato dalla L.R.n.8/1987 e successive integrazioni e modificazioni nonché quanto previsto dalla L.R.n.34/1987 per il solo miglioramento delle tartufaie controllate);
- b) nuove attività estrattive, depositi e stoccaggi di materiali non agricoli, salvo i casi di interventi di recupero ambientale delle cave dismesse;

2) per i crinali:

- a) interventi edilizi di tipo agro-industriale adibiti alla lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
- b) silos e depositi agricoli di rilevante entità;
- c) edifici ed impianti per allevamento zootenici di tipo industriale;

3) per le aree relative al paesaggio agrario di interesse storico-ambientale la demolizione dei manufatti agricoli che costituiscono bene culturale censiti dal presente PIANO.

[11] Nelle aree individuate dalla tavola 5 "Carta delle pericolosità geologiche" dell'indagine geologica allegata al PIANO come "Aree instabili o potenzialmente instabili" ed "Aree in erosione concentrata", anche in deroga a quanto eventualmente disposto al comma precedente, valgono le prescrizioni dettate dal quinto comma del successivo art.49.

Art.32 Zone agricole di salvaguardia paesistico-ambientale

[1] Le zone agricole di salvaguardia paesistico-ambientale riguardano le parti di territorio agricolo in cui, per la presenza di elementi naturali da tutelare (corsi d'acqua), di elementi del patrimonio storico culturale da salvaguardare (centro storico, edifici e manufatti, aree archeologiche), di condizioni di instabilità in atto o potenziali (aree soggette a dissesti, aree con pendenze superiori al 30% e aree soggette a dissesti coincidenti con aree con pendenza superiore al 20%), il PIANO pone particolari limitazioni agli interventi edificatori e a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali.

[2] In tali zone non è consentita alcuna nuova costruzione, ma, al fine di garantire le attività agricole in atto, è ammesso, oltre quanto previsto dal successivo art.33, l'ampliamento delle costruzioni esistenti di cui al punto A) del precedente art.26 nel rispetto di tutti gli indici e prescrizioni di tale articolo e fino ad un massimo del 20% della volumetria esistente; per i fabbricati rurali di particolare valore censiti dal PIANO prevalgono le norme di cui al successivo art.33.

[3] Tutto quanto sopra sempre nel rispetto degli indici e di tutte le prescrizioni stabilite per tali costruzioni all'art.26.

[4] Eventuali opere di pubblica utilità a livello infrastrutturale prevista dal Piano in tale 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.

[5] All'interno degli ambiti di tutela stabiliti dal PIANO sono vietati, fatto salvo quanto previsto nel PRG, i seguenti interventi:

1) in generale:

- a) ogni nuova edificazione nonché l'ampliamento degli edifici esistenti se non espressamente previsto dalle presenti norme;
- b) l'abbattimento della vegetazione arbustiva e di alto fusto esistente, tranne le essenze infestanti e le piante di tipo produttivo-industriale; (resta salvo quanto regolamentato dalla L.R.n.8/1987 e successive integrazioni e modificazioni nonché quanto previsto dalla L.R.n.34/1987 per il solo miglioramento delle tartufaie controllate);
- c) nuove attività estrattive, depositi e stoccaggi di materiali non agricoli, salvo i casi di interventi di recupero ambientale;
- d) il transito con mezzi motorizzati fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, vicinali gravate da servitù di pubblico passaggio e private esistenti, fatta eccezione per i mezzi di servizio e per quelli occorrenti alla attività agro-silvo-pastorale;
- e) l'allestimento di impianti, di percorsi o di tracciati per attività sportiva da esercitarsi con mezzi motorizzati;
- f) l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo, esclusa la segnaletica stradale e quella turistica di cui alla Circolare del Ministero LL.PP.n.400 del 9/2/1979;
- g) la costruzione di recinzioni delle proprietà se non con siepi e materiali di tipo e colori tradizionali, salvo le recinzioni temporanee a servizio delle attività agro-silvo-pastorali e le recinzioni a servizio delle culture specializzate che richiedono la protezione da specie faunistiche particolari;

2) per i crinali:

- a) interventi edilizi di tipo agro-industriale adibiti alla lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli;
- b) silos e depositi agricoli di rilevante entità;

- c) edifici ed impianti per allevamento zootecnici di tipo industriale;
- d) nuove attività estrattive, depositi e stoccaggi di materiali non agricoli, salvo i casi di interventi di recupero ambientale;
- 3) per i corsi d'acqua:
 - a) entro la fascia di ml.10 a partire dalle sponde o dal piede esterno dell'argine l'aratura a profondità maggiore di cm.50;
 - b) all'interno del corpo idrico qualunque trasformazione, manomissione, immissione di reflui non depurati, salvo gli interventi volti al disinquinamento, al miglioramento della vegetazione riparia, al miglioramento del regime idraulico limitatamente alla pulizia del letto fluviale, alla manutenzione delle infrastrutture idrauliche e alla realizzazione delle opere di attraversamento sia viarie sia impiantistiche;
 - c) nei tratti all'esterno dei centri abitati qualsiasi tipo di intervento fatti salvi gli interventi di recupero ambientale, nonché l'esercizio dell'attività agro-silvo-pastorali, le opere di attraversamento sia impiantistiche sia viarie e i lagoni di accumulo a fini irrigui realizzati all'interno degli ambiti di tutela di corsi d'acqua di 2^a e 3^a classe;
- 4) per i centri e nuclei storici:
 - a) nelle aree adiacenti al margine della zona A di cui al D.M.n.1444 del 2/4/1968, qualsiasi tipo di intervento edilizio fatti salvi gli interventi di cui all'art.31 della legge n.457/1978;
 - b) in caso di ristrutturazione urbanistica gli interventi previsti non dovranno comunque alterare il profilo altimetrico determinato dagli edifici di margine del centro storico;
- 5) per gli edifici e manufatti storici censiti con il presente PIANO qualsiasi tipo di intervento edilizio fatti salvi gli interventi di cui all'art.31, lettere a), b) e c) della legge n.457/1978;
- 6) per le aree archeologiche, fatto salvo lo specifico parere della competente Soprintendenza:
 - a) qualunque alterazione degli elementi e dei segni visibili della struttura centuriata;
 - b) ogni intervento di tipo infrastrutturale che non sia coerente con l'organizzazione della struttura centuriata;
- 7) per le aree soggette a dissesti e con pendenze superiori al 30%, fatti salvi gli interventi di recupero ambientale:
 - a) qualsiasi intervento edilizio;
 - b) qualsiasi impedimento al regolare deflusso delle acque;
 - c) riporti e movimenti di terreno che alterino in modo sostanziale e/o stabilmente il profilo del terreno.

[6] Nelle aree individuate dalla tavola 5 "Carta delle pericolosità geologiche" dell'indagine geologica allegata al PIANO come "Aree instabili o potenzialmente instabili" ed "Aree in erosione concentrata", anche in deroga a quanto eventualmente disposto al comma precedente, valgono le prescrizioni dettate dal quinto comma del successivo art.49.

2 DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA

La variante parziale al P.R.G. vigente del Comune di Tolentino viene formalizzata e richiesta ai sensi dell'art. 26 della Legge Regionale n° 34 del 05/08/1992.

Questa si rende necessaria in quanto connessa alla realizzazione di opere di pubblico interesse che, nella fattispecie, sono rappresentate dall'esigenza di realizzare un campo di volo e aviosuperficie nel Comune di Tolentino.

A tal fine è stata individuata l'area, in dotazione, con regolare contratto di affitto della durata di 18 anni, all'Avio Club Macerata, Associazione sportiva dilettantistica, con sede in Via Dante Alighieri 222, 62010 Morrovalle (MC), sita in c.da Rancia.

L'attuale stesura del vigente P.R.G. (approvato in adeguamento al P.P.A.R. Marche con Delibera di Giunta Regionale n. 33 del 09.01.1995 e successive varianti approvate con Delibere del C.C. n. 4 del 29.01.2007, n. 23 del 27.03.2008 e n. 3 del 12.02.2009) prevede nell'area, una zonizzazione con classificazione E: Aree ad uso agricolo "E2 " a tutela orientata e "E6" a tutela per media percettività visiva; gli interventi e le modalità di attuazione in tali aree sono regolati dall'art. 28 e 42 delle Norme Tecniche di Attuazione del medesimo PRG.

Tali aree sono destinate pertanto all'uso agricolo a cui si applicano le prescrizioni generali di base del PPAR relative alla tutela orientata. Sono altresì ammessi tutti gli usi e le possibilità edificatorie previste dalla L.R. 13/90.

Attualmente il territorio di Tolentino non presenta altre aree utilizzabili per l'insediamento del campo da volo e aviosuperficie tra quelle urbanisticamente destinate ad usi pubblici e/o di interesse pubblico, considerato comunque che questa Amministrazione intende favorire la realizzazione di attrezzature per le finalità sia di natura sportiva, il campo volo, sia di natura prettamente pubblica, eventuale base per la protezione civile in caso di calamità naturali e per la CRI in caso di emergenze sanitarie.

Tale area è stata ritenuta idonea per le finalità di cui all'oggetto per dimensione e posizione, inoltre l'attuale destinazione urbanistica, che classifica l'area come zona agricola E, è compatibile con le attività prevista dalla seguente variante.

Per le finalità e le motivazioni sopraesposte è stato reso possibile individuare la suddetta area, senza dover ricorrere alla modifica della destinazione urbanistica attuale; infatti la zona agricola viene implementata con altre destinazioni compatibili in quanto la L.R. 13/90 prevede nelle aree agricole anche la realizzazione di opere di pubblica utilità.

L'aviosuperficie infatti viene rappresentata anche dalla giurisprudenza come un'opera di pubblica utilità indipendentemente dai soggetti che intendono realizzarlo (cfr. circolare del Min. LL.PP del 28/10/1967; Cons. di Stato, sez. V, 11.07.1965 n. 1000) e "appare per sua natura compatibile, poiché non comporterebbe un'apprezzabile alterazione del contesto ambientale originario e non costituirebbe occasione per lo svolgimento di attività lesive degli attuali equilibri naturali;".

La scelta della nuova zonizzazione risponde alla Circolare della Regione Marche n. 2 del 27 aprile 1995 concernente: "Realizzazione di aviosuperfici e campi di volo nelle zone agricole del territorio regionale. Legge regionale 8 marzo 1990, n. 13 e Norme Tecniche di Attuazione (NTA) e del Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) della quale si riporta uno stralcio esplicativo:

"Le opere di pubblica utilità (o di interesse pubblico, come vengono altrimenti denominate) sono quelle che, indipendentemente dai soggetti che le realizzano e le possiedono – enti pubblici o soggetti privati – sono destinate a finalità di carattere generale sotto l'aspetto economico, culturale, sportivo, industriale, igienico, religioso ecc. (circolare del Min. II.PP. n. 3210 del 28 ottobre 1967).

L'evoluzione sociale ha progressivamente ampliato l'area dei bisogni della collettività fino a comprendervi tutte quelle attività finalizzate all'impiego del tempo libero, almeno nella misura in cui questo è ritenuto dallo Stato meritevole di incoraggiamento in funzione dello sviluppo fisico e spirituale dell'individuo. Per tali motivi le opere e le attrezzature a tal fine necessarie sono da qualificare anch'esse di pubblica utilità, in quanto finalizzate appunto a un corretto impiego del tempo libero da parte delle persone (vedi Cons. Stato, Sez. V 11, 7, 1975, n. 100).

Sotto questo aspetto l'esercizio del volo e delle attività sportive con esso collegate (ad esempio, il paracadutismo, il volo a vela, il volo da diporto e sportivo ecc.), come previsto e disciplinato dalle norme statali, costituisce esercizio di un'attività di interesse pubblico e le attrezzature che a tale scopo sono necessarie, realizzate anch'esse nel rispetto delle specifiche norme tecniche che la disciplinano, sono da qualificare come opere di pubblica utilità (o di interesse pubblico) che devono sorgere nelle zone agricole per la loro intrinseca natura e che quindi in queste possono essere realizzate a pieno titolo in base al disposto dell'art. 3 comma 1, lettera h. della legge regionale n. 13/1990".

.....

Conclusioni

Le norme della L.R. 13/90 e le prescrizioni del Piano paesistico ambientale regionale non impediscono la realizzazione di "aviosuperfici" e di "campi di volo" nelle zone agricole del territorio regionale (siano o meno classificate espressamente come zone omogenee "E" dagli strumenti urbanistici comunali), in quanto:

- *l'art. 3 lettera h) della L.R. 13/90 consente di realizzare nelle zone agricole "opere di pubblica utilità che devono sorgere necessariamente in zona agricola";*
- *l'esercizio del volo e dei vari sport dell'aria a esso collegati (ad esempio: il paracadutismo, il volo a vela, il volo da diporto e sportivo ecc.) come disciplinato dalle sopra ricordate norme statali, costituisce esercizio di un'attività di pubblica utilità e le strutture a tal fine necessarie sono pertanto da considerare come opere di pubblica utilità che inoltre, dovendo essere realizzate al di fuori e lontano dai centri abitati e dagli insediamenti residenziali e produttivi, devono sorgere necessariamente nelle zone agricole;*
- *divieto di "nuove edificazioni" sancito dall'art. 27 delle NTA del PPAR a titolo di prescrizione di base transitoria per gli ambiti territoriali assoggettati a tutela orientata non impedisce la realizzazione di aviosuperfici e campi di volo quando questi siano costituiti da una pista erbosa o in terra battuta, per la cui esecuzione occorrono modesti livellamenti del terreno tali da non alternare in modo sostanziale il profilo, da impianti tecnici di modesta entità, da strutture di appoggio realizzate*
- *utilizzando edifici o manufatti preesistenti o elementi prefabbricati non sono stabilmente infissi al suolo.*

Le piste non sono infatti "edifici" e tali non sono nemmeno gli impianti tecnologici necessari per l'assistenza al volo e il buon funzionamento delle aviosuperfici quali le maniche a vento, le antenne ricetrasmittenti, i segnalatori luminosi ecc.

Negli ambiti assoggettati alla tutela integrale, ai sensi della 4 comma punto d) dell'art. 27 delle NTA del PPAR sono vietate le realizzazioni di aviosuperfici e di campi di volo che presuppongano l'uso di mezzi motorizzati, mentre sono ammesse quelle che utilizzano esclusivamente la spinta del vento (deltaplani e simili). Tali impianti del resto, per la loro modesta entità, rientrano a pieno titolo nell'esenzione dalle prescrizioni di base del PPAR di cui all'art. 60, punto 3d delle NTA.

La realizzazione di strutture smontabili e non stabilmente fisse al suolo, destinate a essere facilmente rimosse una volta cessato l'uso cui sono destinate non rientra ugualmente nel sopra ricordato divieto di nuova edificazione mentre le prescrizioni di base concernenti sia gli ambiti assoggettati a tutela orientata sia quelli assoggettati a tutela integrale non vietano mai l'utilizzazione e il ripristino degli edifici preesistenti per poterli adibire alle destinazioni ammesse nella zona in cui questi si trovano.

Sarebbe comunque opportuno ai fini della corretta tutela delle risorse paesaggistiche e ambientali (dato che la legge regionale n. 13/1990 fa comunque salve le norme più restrittive degli strumenti urbanistici comunali vigenti), che i Comuni in sede di adeguamento degli strumenti stessi alle prescrizioni del PPAR, all'interno delle sottozonizzazioni delle aree agricole prevedono in quali aree siano ammesse le installazioni di aviosuperfici e di campi di volo e in quali invece non siano consentite, in base delle peculiarità paesaggistiche e ambientali del loro territorio. Ad esempio sono da vietare nelle aree ove è ancora leggibile la presenza del paesaggio agrario storico o laddove si evidenzia una particolare unità di paesaggio".

2.1 Obiettivi della variante

La variante proposta discende, come sopra menzionato, dall'esigenza di trovare aree disponibili ed idonee alla realizzazione di opere di interesse pubblico, per cui, tramite il progetto allegato, si è proceduto a delineare una proposta che modifica quanto previsto dal P.R.G. medesimo.

Infatti, la scelta di destinare quest'area per attrezzature sportive quali il campo volo e avio superficie, si pone come valida alternativa per il perseguimento degli obiettivi del P.R.G. di dotare il territorio comunale di un'area idonea come base per protezione civile e CRI.

Dunque, la variante urbanistica ha per oggetto l'individuazione di una zona a livello territoriale per la realizzazione di centro attrezzato per lo svolgimento di questa specifica disciplina sportiva.

La variante sostanzialmente non prevede il cambio di destinazione d'uso dell'area, ma sovrappone alle destinazioni attuali un'ulteriore destinazione per attrezzature di interesse pubblico che non possono essere diversamente collocate se non in zona agricola.

L'aviosuperficie viene classificata dalla stessa Regione Marche con propria Circolare n. 2 del 27/04/1995 come "opere di pubblica utilità", opere dunque destinate "a finalità di carattere generale sotto l'aspetto economico, culturale, sportivo industriale, igienico, religioso ecc." e come tale compatibile nelle zone agricole.

Tuttavia, per individuare nelle zone agricole, un'area idonea all'aviosuperficie, è stata classificata la zona con la sigla "E10" Aviosuperficie ovvero viene specificata all'interno della zona agricola E una ulteriore destinazione dove sia possibile realizzare un'aviosuperficie, risolvendo in questo modo la dotazione territoriale delle aree ad attrezzature di interesse pubblico del vigente P.R.G.

2.2 Descrizione del contesto

La variante urbanistica interessa l'area sita in c.da Rancia, catastalmente individuata al foglio n. 21 particelle nn. 13/porz,14/porz,15/porz,27/porz, per una superficie pari a 52.000 mq.

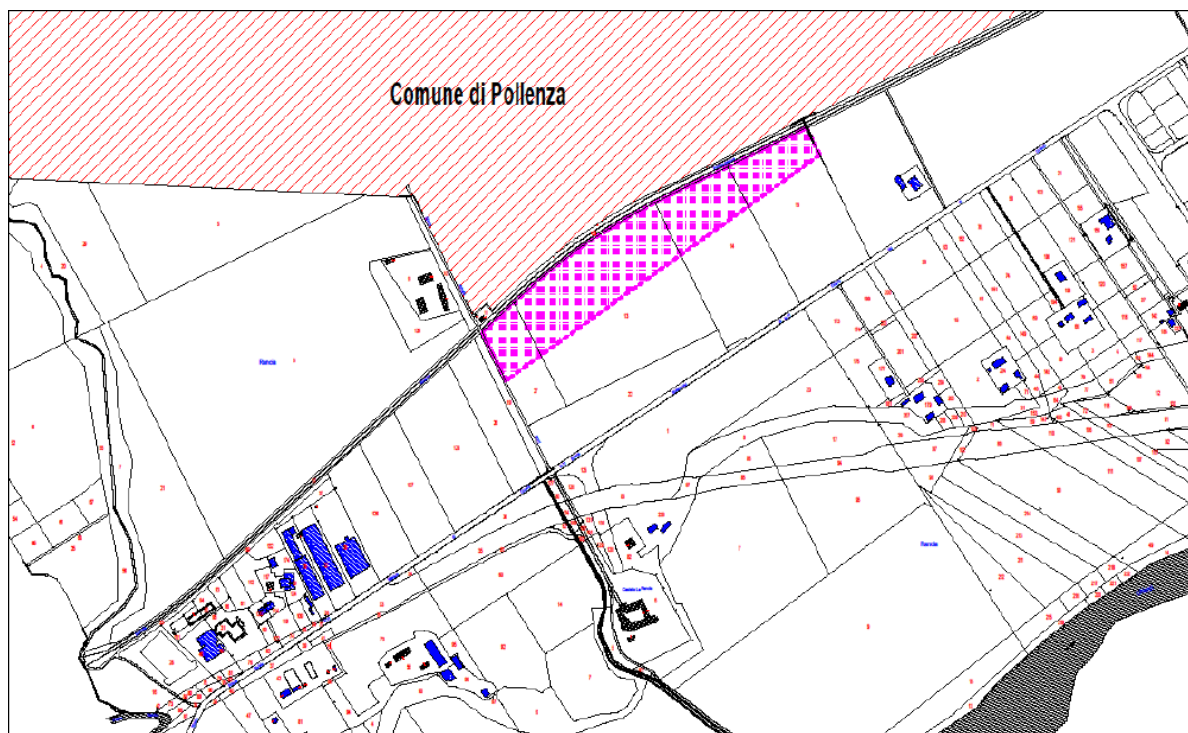


Fig. 2.2/1: Stralcio catastale con individuazione dell'area oggetto di variante

Il terreno oggetto di variante è pianeggiante ed è privo di elementi di rilevanza botanico vegetazionale; trattasi infatti di terreno ad uso seminativo con presenza di essenze arbustive lungo la strada di accesso, a ridosso di un piccolo corso d'acqua, e lungo la scarpata ferroviaria.

L'area si trova tra la ferrovia Albacina-Civitanova e la S.P. 77, con accesso dalla strada vicinale, distante circa 200 metri dalla strada provinciale stessa.

L'area confina ad est e a sud con un campo coltivato, a nord con la linea ferroviaria e ad ovest con la strada vicinale.



Fig. 2.2/2: Ortofoto con individuazione area oggetto di variante

Nel lato nord-ovest si trova una abitazione ex casello ferroviario (foto 2.2/1 e foto 2.2/2), nel lato sud-est è presente una abitazione rurale distante circa 130 metri (foto 2.2/3 e foto 2.2/7), a circa 260 metri ad ovest si trova un fabbricato commerciale ancora in fase di realizzazione (foto 2.2/4).

L'area pertanto ha un'ottima posizione per logistica ed accessibilità; ha una dimensione tale da poter ospitare un numero adeguato di hangar e di conseguenza di fruitori, per i quali è stata affrontata la variante del P.R.G. e non ha ostacoli, come si dirà anche nel capitolo che segue, che impediscono le manovre di decollo e atterraggio.



Foto 2.2/1: ex casello ferroviario



Foto 2.2/2: ex casello ferroviario



Foto 2.2/3: sito di progetto. Si tratta di un seminativo



Foto 2.2/4: lato opposto della strada di accesso, a circa 260 m, si trova un centro commerciale in realizzazione



Foto 2.2/5: ferrovia



Foto 2.2/6: lato sud con Castello Rancia



Foto 2.2/7: sullo sfondo è visibile una abitazione rurale distante circa 130m.



Foto 2.2/8: Vista nord

2.3 Descrizione della variante

La variante urbanistica non modifica la zonizzazione di piano, che rimane agricola, ma riguarda la definizione di un ulteriore sottozona, indicata con la sigla E10, avente destinazione Aviosuperficie.

A tale sottozona inoltre vengono associati alcuni parametri ed indici, in analogia con quanto già ammesso dalla L.R. 13/90, a cui le norme del PRG rimanda, per rendere coerenti le limitate necessità logistiche del progetto di fruizione turistico-ricreativa di iniziativa privata, indicata come Aviosuperficie, nelle aree tipizzate agricole.

Non si prevede, tuttavia, la riduzione degli ambiti di tutela in quanto gli interventi ammessi sono compatibili con la tutela orientata e la tutela per media percezione visiva.

Gli interventi ammessi infatti riguarderanno esclusivamente la realizzazione di un impianto a cielo aperto, rappresentato da una pista da volo erbosa o in terra battuta e quindi tale da non produrre impatti dal punto di vista paesaggistico ed ambientale in quanto non comportano un'apprezzabile alterazione del contesto originario.

Inoltre tale area non genera potenzialità edificatorie maggiori rispetto a quelle già ammesse in zona agricola; gli hangar stessi, quali strutture amovibili, possono essere associati ai volumi presenti in zona agricola quali le serre o accessori agricoli, con l'ulteriore vincolo della reversibilità in quanto la realizzazione delle strutture necessarie al ricovero di aeromobili e di servizio al campo di volo sono strettamente connessi all'attività sportiva significando che alla cessazione della stessa, le strutture saranno immediatamente rimosse e riportato il terreno allo stato originario.

2.3.1 Destinazione di zona e NTA del PRG vigente

L'ambito extra-urbano nel quale ricade la presente variante interessa la zona in c. da Rancia, all'interno di un'area agricola caratterizzata da coltivazioni e case sparse.

Tale ambito è delimitato con retino colorato sullo stralcio del vigente P.R.G., nella planimetria che segue.

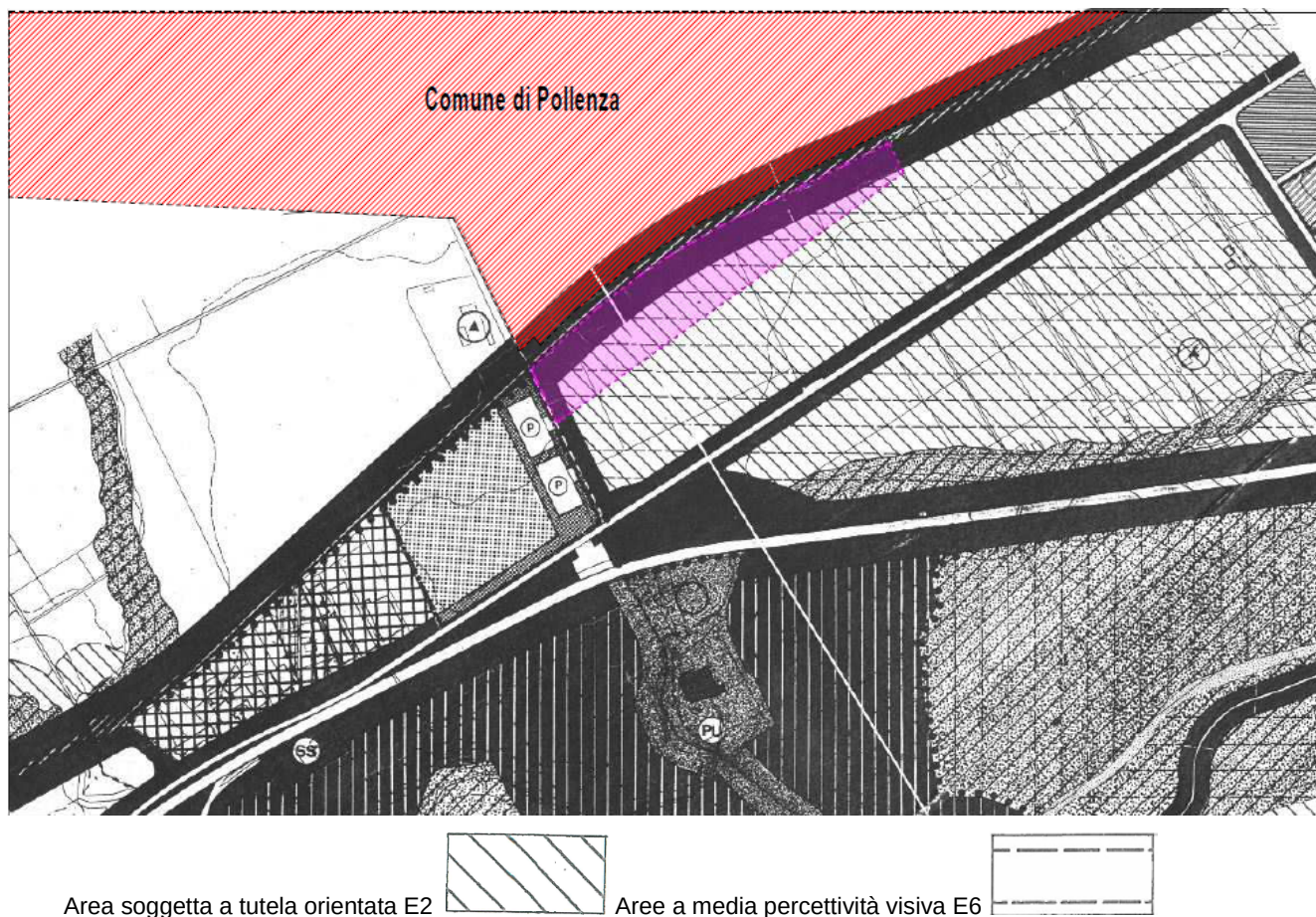


Fig. 2.3/1: Planimetria stralcio del vigente P.R.G.

Le destinazioni e le classifiche del vigente P.R.G. riguardanti gli ambiti territoriali presi in esame sono le seguenti:

- E2 TUTELA ORIENTATA
- E6 TUTELA PER MEDIA PERCETTIVITA' VISIVA

Gli interventi e le modalità di attuazione in tali aree sono regolati dall'art. 28 e 42 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG.

2.3.2 Riassetto urbanistico conseguente alla variante e norme tecniche di attuazione

I contenuti di dettaglio della presente variante al P.R.G., formalizzata, ai sensi dell'art. 26 della Legge Regionale n° 34 del 05/08/1992, sono quelli di cui alla planimetria che segue in cui l'ambito interessato è stato delimitato per evidenziare l'area d'intervento.

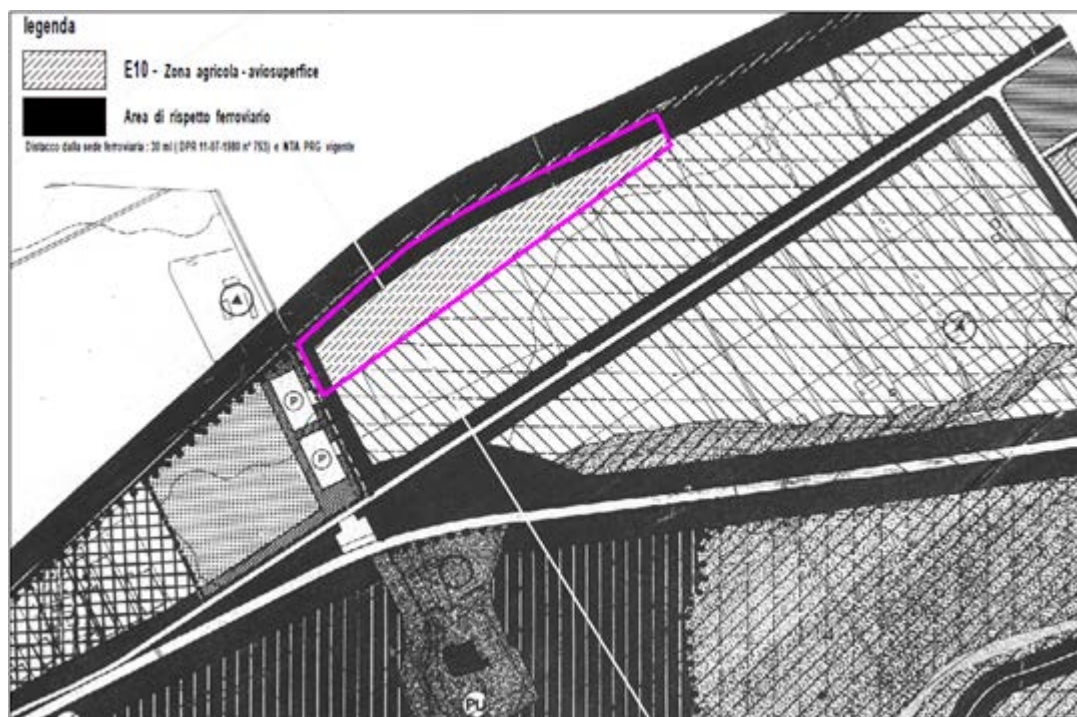


Fig. 2.3/2: Planimetria stralcio del P.R.G. di variante.

Le destinazioni e le classifiche del P.R.G. riguardanti gli ambiti territoriali della variante è il seguente:

– E10 ZONA AGRICOLA – AVIOSUPERFICIE

Con la variante viene corretto anche un errore formale presente nella tavola di PRG relativamente alla fascia di rispetto della ferrovia che è pari a 30 m.



Gli interventi e le modalità di attuazione in tali aree sono sempre regolati dall'art. 28 (zonizzazione) e 42 (ambito delle tutele) delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG a cui viene aggiunto un nuovo articolo:

“Art. 32 bis – ZONA AGRICOLA -AVIOSUPERFICIE “E10”

1. In tali aree agricole, oltre agli usi consentiti nelle zone E2, è ammessa la realizzazione di campo volo e/o avio superficie, ai sensi dell'art. 3 lettera h della L.R. 13/90, e relativi servizi nei quali sono compresi anche uffici per l'amministrazione dell'infrastruttura, sede di club, associazione sportive e simili, punto ristoro.
2. Sono inoltre ammesse attività di supporto legate a fattori di emergenza quali quelle per protezione civile e CRI.
3. In tali aree sono ammesse nuove costruzioni, a condizione che esse siano a servizio dell'aviosuperficie e che siano proporzionate alla loro effettiva necessità; possono essere consentite nel limite di:

Indice massimo di utilizzazione	0,30 mc/mq
Superficie massima coperta per singolo edificio:	500 mq
Altezza massima:	4,50 ml
Distanza dai confini:	5,00 ml
Distanza dalla ferrovia:	30,00 ml

Distanza dalle strade: 30,00 ml

4. Le sistemazioni delle aree esterne (comprehensive di eventuali aree a parcheggio), dovranno essere realizzate con fondo permeabile in terra battuta o a prato naturale in ghiaino.

5. Gli interventi di nuova edificazione devono essere realizzati al di fuori della fascia di tutela della ferrovia.

6. Gli interventi si attuano previa richiesta di Permesso di Costruire che dovrà essere corredato anche da una planimetria generale d'insieme in cui saranno dettagliati tutti gli interventi di nuova costruzione con strutture amovibili e di sistemazione esterna comprensivi di quelli eventualmente necessari a migliorare l'accessibilità e sicurezza della aviosuperficie, con eventuale sottoscrizione di atto unilaterale d'obbligo o convenzione."

7. Alla cessazione dell'attività tutte le strutture realizzate dovranno essere rimosse e rimessa in pristino l'area agricola.

2.4 Caratteristiche delle strutture che si prevedono di realizzare

2.4.1 Pista di volo

La pista avrà orientamento est-ovest e QFU (Q-code for Magnetic Heading of a Runway) 06-24; sarà realizzata in terra, preparata attraverso fresatura, rullatura e successiva semina di un prato adattabile al calpestio ed a bassa manutenzione. Essa sarà dotata di recinzione a maglie.

Avrà una lunghezza di 640 metri e 20 m di larghezza, dei quali utili 18 m, è inserita in un'area di rispetto di 40 metri senza ostacoli a terra; la lunghezza utile per le operazioni di volo è di circa 600 metri per ambedue le direzioni. Tali dimensioni sono compatibili con gli aeromobili previsti e con le disposizioni dell'ENAC e dell'Aero Club D'Italia.

Essa prevede la seguente segnaletica:

- Delimitazione laterale con segnalatori frangibili disposti a coppie simmetriche rispetto all'asse pista spazati ad intervalli di 50 metri e con altezza massima di 0,30 m.;
- Segnalatori di soglia pista con indicazione dell'orientamento magnetico della pista (QFU) nel caso 06 lato ovest e 24 lato est
- Manica a vento colorata a barre alternate bianco e arancio, issata su palo alto 8 metri.



Fig. 2.4/1: Esempio pista con segnaletica

2.4.2 Ricovero in metallo per veicoli ultraleggeri

Gli hangar destinati al ricovero dei velivoli dei soci sono posizionati a partire da circa 100 m dall'ingresso della strada vicinale e a distanza prevista dal PRG dalla sede della ferrovia (30 m dal bordo esterno della rotaia).

Ogni ricovero degli aerei è composto da due strutture affiancate, con distanza tra ciascuna coppia di 5 m; le caratteristiche costruttive sono tali da permettere un loro pratico smontaggio nel caso dovesse cessare l'attività sportiva.

Il tipologico presentata per la verifica di assoggettamento a VIA di ciascuna coppia ha le dimensioni di 24,44 m x 16,10 m ed è composto da una struttura prefabbricata metallica costituita da n° 5 telai con pilastri e travi reticolari collegati da profilati metallici. La copertura è a doppia falda, l'altezza è di 3,7 m alla gronda e 4,5 m al colmo. La superficie per coppia di hangar prevista è di circa 393,4 mq.

In fase di definizione del progetto le dimensioni potranno variare leggermente con larghezza che può oscillare tra 24 m e 28 m. La superficie massima di ciascun edificio, costituito da una coppia di hangar, non sarà comunque mai superiore ai 500 mq previsti dalle NTA della variante urbanistica.

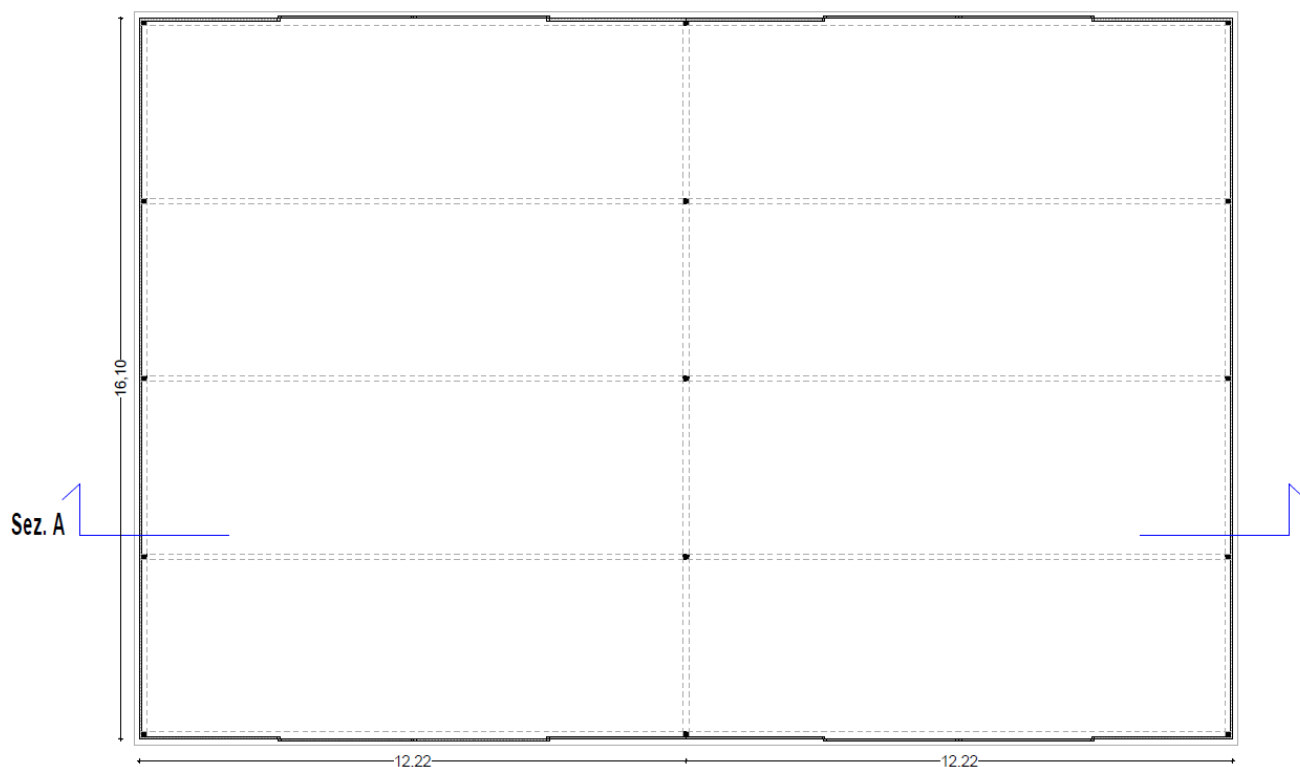
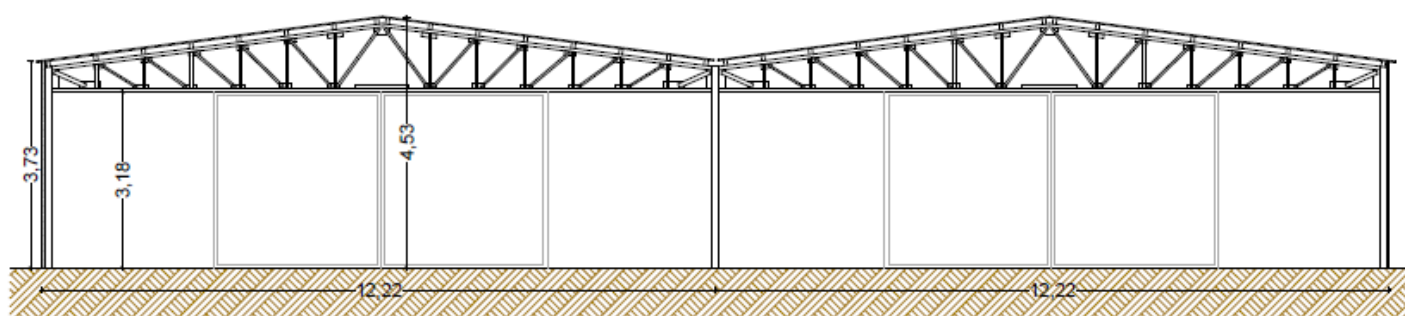


Fig. 2.4/2: Planimetria del tipologico di una coppia di hangar



Sezione A-A

Fig. 2.4/3: Prospetto di una coppia di hangar

La struttura poggia su plinti in cls di dimensioni 80cm x 80cm x 80cm collegati da travi in acciaio, nel rispetto delle normative vigenti in materia di costruzioni.

La tamponatura delle pareti e della copertura è costituita da pannelli in doppia lamiera metallica con interposta schiuma poliuretanica. L'apertura è costituita da tutta la parete frontale, sia lato pista sia lato posteriore, con porta a pannelli.

Gli hangar avranno le pareti di colore verde e la copertura bianca e rossa. La pavimentazione interna sarà in terra o con piastrelle posizionate a secco.

2.4.3 Struttura in legno

Il progetto prevede la realizzazione di una piccola volumetria in legno, sempre facilmente smontabile, da utilizzare per usi vari. Essa ha forma circolare con raggio di ml.6,2, copertura a falda con altezza alla gronda = 2,50 ml ed altezza massima = ml 4,0. La struttura poggia su fondazioni interrate in cls e la pavimentazione in terra.

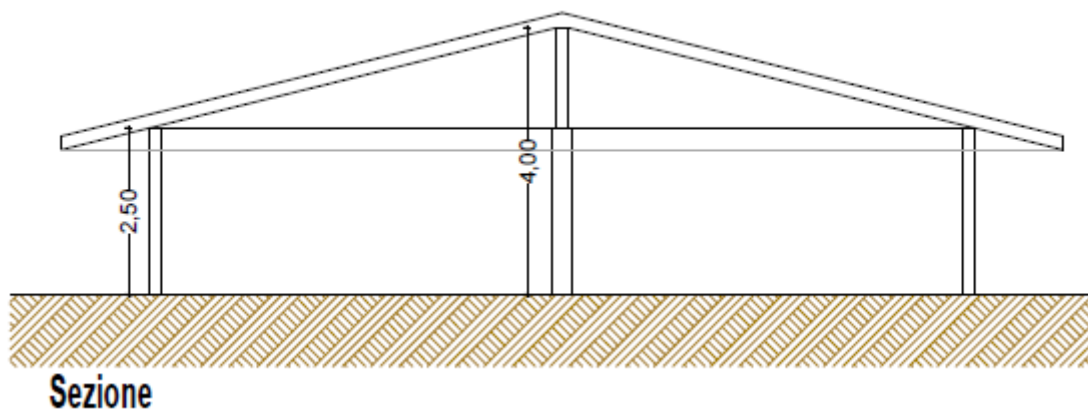


Fig. 2.4/4: Prospetto struttura in legno

2.4.4 Servizi accessori

- alimentazione elettrica fornita dal gestore ASSM spa;
- servizio idrico alimentato da acquedotto pubblico;
- un hangar sarà attrezzato per la manutenzione ordinaria dei velivoli ultraleggeri;
- servizi igienici installati su struttura metallica tipo container appoggiato al suolo e dotati di vasca Imhoff o depuratore biologico a fanghi attivi ad ossidazione totale dimensionato per 9 abitanti equivalenti;
- spogliatoio e uffici realizzati con struttura metallica tipo container appoggiati al suolo;

EDIFICIO "C"

EDIFICI di servizio (ufficio - bagni)

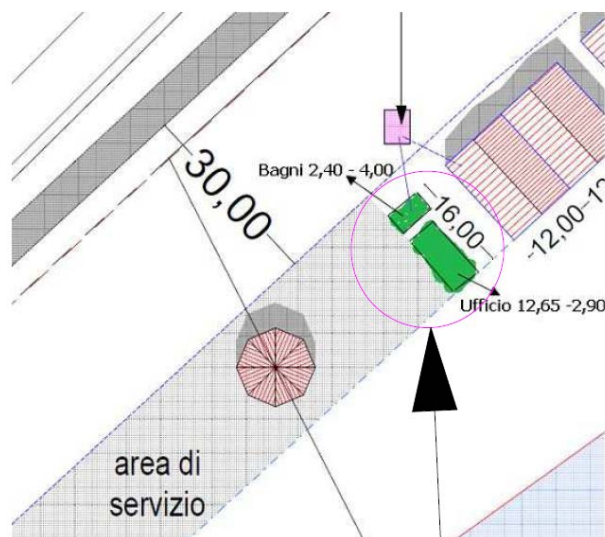


Fig. 2.4/5: Planimetria edifici di servizio (bagno e ufficio)

- attrezzature antincendio: nella prima fase l'aviosuperficie assume la definizione di "Aviosuperficie gestita" pertanto non sono stabiliti obblighi, comunque sarà dotata di un estintore portatile da 5 Kg per ogni velivolo ricoverato; successivamente in caso di opportunità si potrebbe passare a "Aviosuperficie Autorizzata" rientrando così negli artt. 22 e 23 del D.M. 01/02/2006 (concernenti rispettivamente la disciplina delle attività di trasporto pubblico e quella di aeroscuola), in questo caso sarà necessario dotarsi di personale addestrato e di automezzo leggero attrezzato come da disposizioni del Decreto del Ministro dell'interno 23 settembre 2011 e del Decreto del Ministero dell'Interno 6 agosto 2014.

Si evidenzia che non è previsto stoccaggio di carburante; il rifornimento degli aeromobili avviene tramite travaso da taniche omologate per il trasporto.

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli aeromobili (tagliandi per manutenzione programmata, cambio olio e liquidi, smontaggio componenti motore, riparazioni su rottura,...) sono effettuate da ditte specializzate dotate di officina mobile (servizio analogo a quello svolto per le macchine operatrici (escavatori, pale,...) operanti nelle cave).

La piccola manutenzione, di norma effettuata a cura del proprietario dell'aeromobile e consistente in semplici operazioni con attrezzatura manuale quali ad es. smontaggio ruote, controllo tiraggio bulloni, tiranti, rabbocchi di olio e liquidi, sostituzione lampade avariate, ..., viene effettuato in un'area dedicata di uno degli hangar nella quale sono conservate le attrezzature manuali di uso comune (giraviti, brugole, chiavi inglesi, martelli, sollevatore, avvitatori, chiavi dinamometriche, bulloneria,...).

Al fine di assicurare la perfetta protezione del terreno contro i potenziali sversamenti di sostanze pericolose e/o inquinanti detta area sarà resa impermeabile ed a perfetta tenuta di liquidi realizzando una piccola piattaforma in calcestruzzo di dimensioni indicative 4x2 m sulla quale sarà posizionata la porzione anteriore dell'aeromobile (quella contenente il motore) durante le operazioni di manutenzione minuta.

La piattaforma sarà realizzata con adeguata pendenza al fine di convogliare eventuali perdite di liquidi in un pozzetto centrale anch'esso realizzato in calcestruzzo e perfettamente impermeabile.

I liquidi che eventualmente si dovessero raccogliere nel pozzetto costituiscono un rifiuto speciale (CER 130802* - Altre emulsioni) che sarà raccolto e smaltito conferendolo a ditte autorizzate.

L'aviosuperficie non richiede un'area dedicata a parcheggio vero e proprio in quanto le poche auto che arrivano giornalmente possono sostare nella zona delle strutture accessorie.

2.4.5 Viabilità di accesso all'area

La viabilità di accesso all'area sarà assicurata da una strada vicinale esistente alla quale si accede dalla SP 77. Il progetto non prevede adeguamenti dell'accesso e pertanto non necessitano autorizzazioni ai sensi del D.Lgs 285/92.

2.4.6 Tempi di realizzo

Le infrastrutture da realizzare saranno molto semplici in quanto si tratta di una pista inerbita, degli hangar e delle piccole volumetrie accessorie.

Il progetto presentato in sede di Verifica di assoggettabilità a VIA è articolato in due fasi; la prima prevede la pista di atterraggio, i sei hangar a coppie (3 blocchi), la piccola volumetria accessoria e i vari sottoservizi. La seconda fase prevede la realizzazione degli altri sei hangar sempre a coppie. Quest'ultima sarà attuata in base allo sviluppo dell'attività e alla necessità di ulteriori ricoveri.

La cantierizzazione della prima fase durerà circa 3 mesi; quella della seconda fase circa 1 mese.

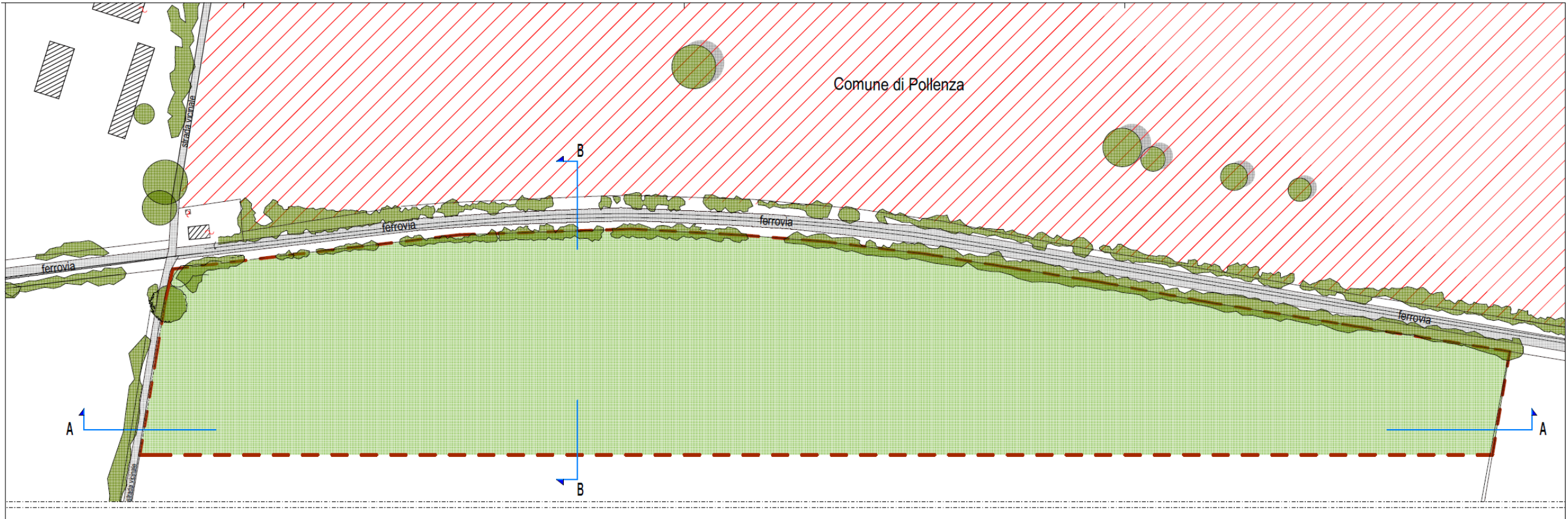


Fig. 2.4.6: Stato attuale

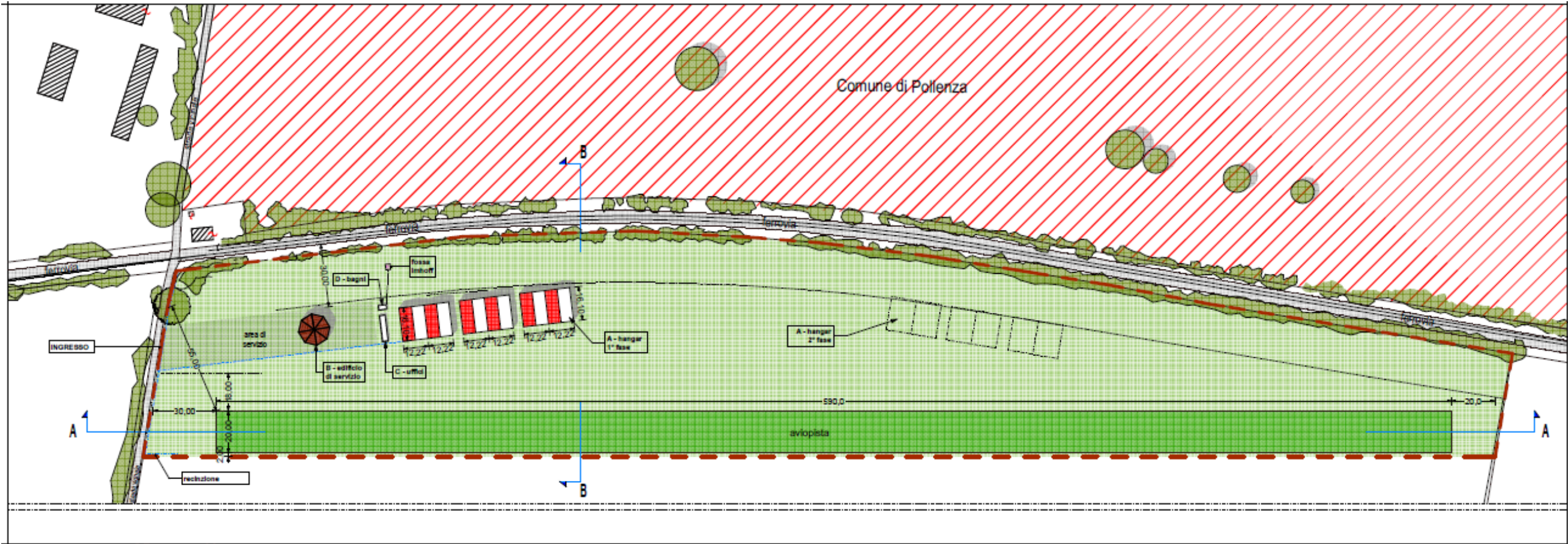


Fig. 2.4.7: Fase 1

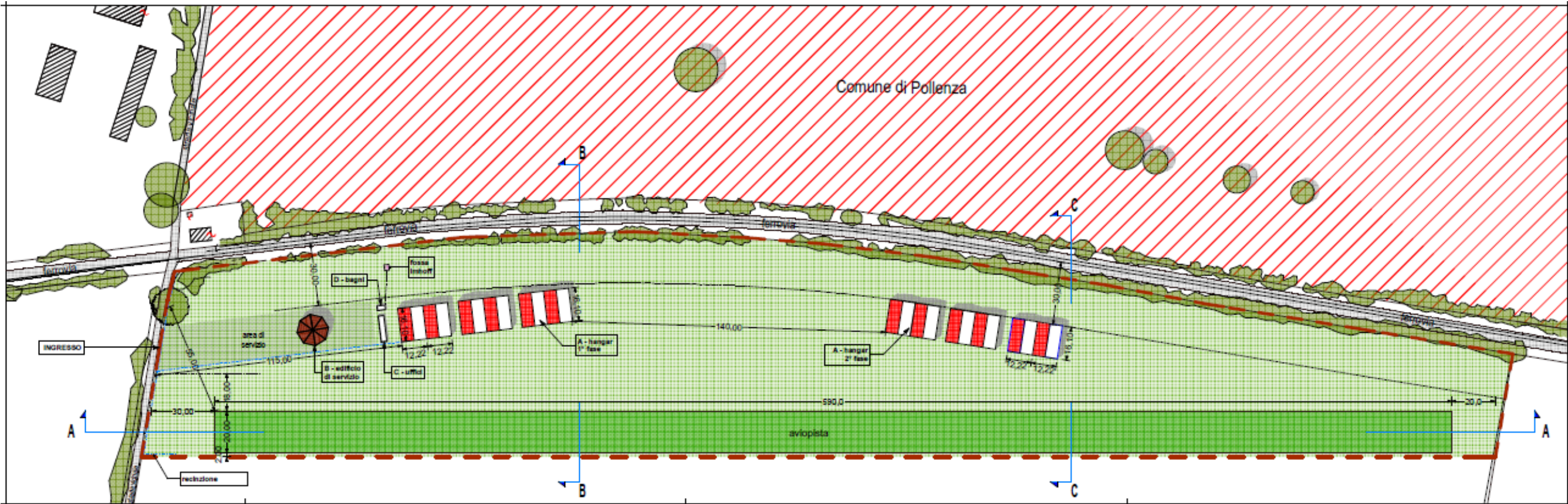
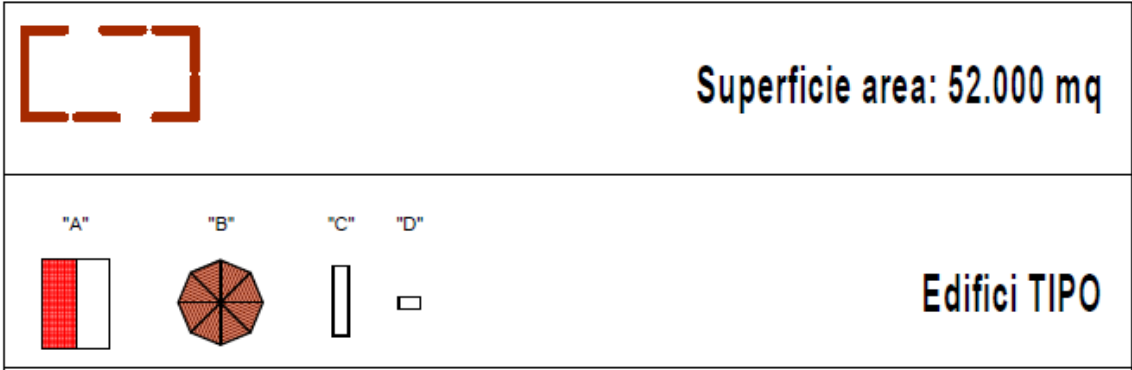


Fig. 2.4.8: Fase 2. I due blocchi di hangar sono stati spostati rispetto alla prima soluzione presentata in sede di Verifica di assoggettamento VIA e VAS, ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza.



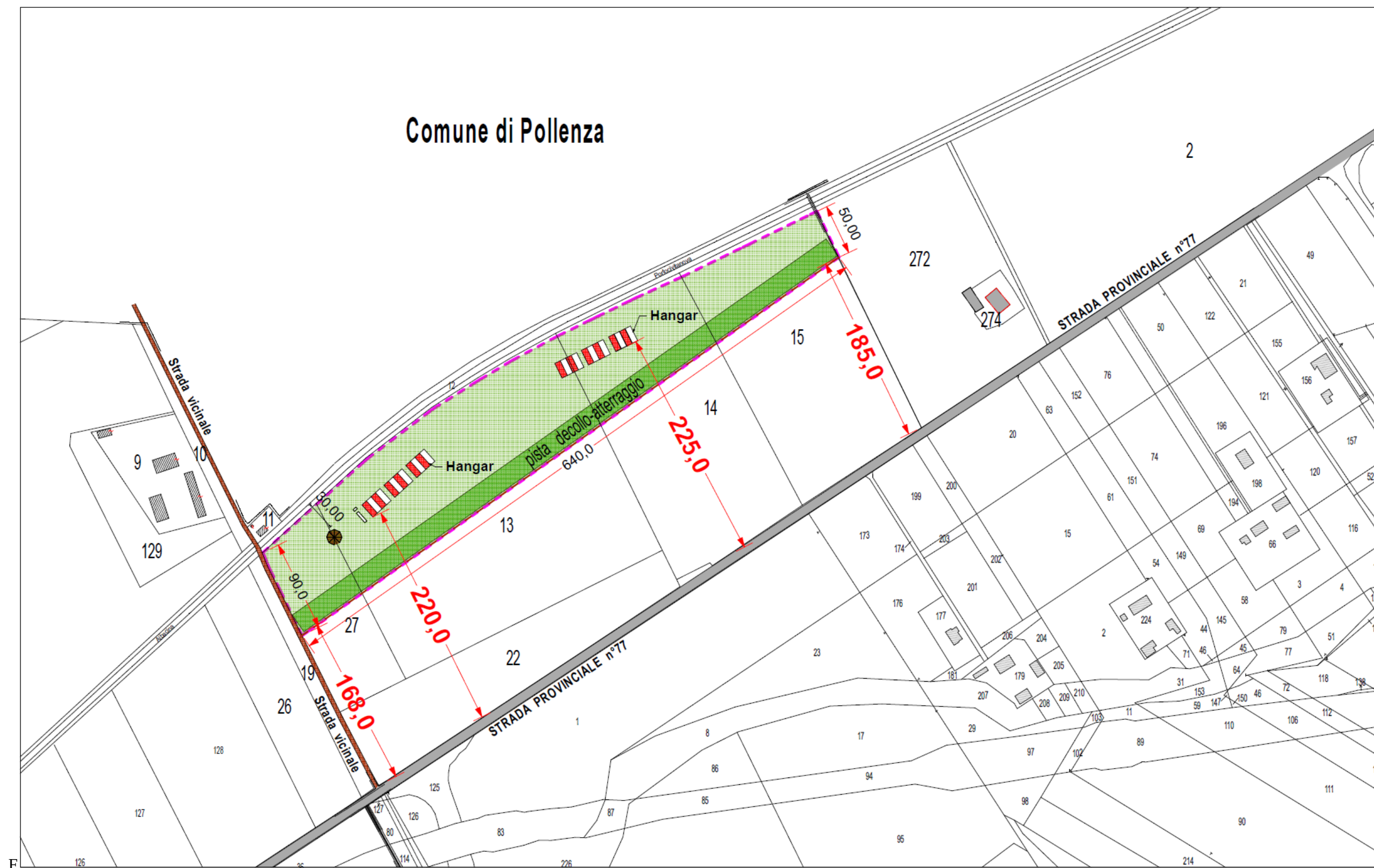


Fig. 2.4/9: Planimetria con indicazione delle distanze dalla S.P. 77. L'ingombro dell'intera area è di 52.000 mq.

3. ILLUSTRAZIONE DELLE ALTERNATIVE INDIVIDUATE

La scelta di ubicare la realizzazione di una nuova aviosuperficie nell'area indicata da progetto in esame è il risultato di una lunga ricerca di zone idonee, appezzamento di terreno pianeggiante lungo circa 700 metri, libero da ostacoli, sufficientemente lontano da centri abitati, senza vincoli specifici e lungo la valle del Chienti).

Le alternative analizzate:

- 1) Corridonia in contrada Fonte Brece (coordinate 43° 260288 N - 13° 514529 E). Da uno studio sui possibili circuiti di decollo e atterraggio si evidenziava la loro troppa vicinanza al centro abitato, la pista sarebbe risultata ad una distanza minore di 900 metri dal centro della cittadina (Cfr figura 3/1)
- 2) Area interna alla RNS Abbadia di Fiastra poco distante dalla Abbadia stessa (coordinate 43° 218960 N - 13° 410717 E). Scartata in quanto ubicata in area protetta ed interdetta alle operazioni di involo (Cfr. figura 3/2)
- 3) Tolentino contrada Rancia nei pressi del castello lungo il fiume (Coordinate 43° 230507N - 13° 362190E). Da uno studio sui possibili circuiti di decollo e atterraggio si evidenziava la necessità di sorvolare a bassa quota la zona protetta della RNS Abbadia di Fiastra (Cfr figura 3/3).
- 4) Tolentino zona Cisterna, prolungamento dell'attuale campo di volo "Il Condor" (coordinate 43° 224202 N - 13° 328094 E). I soci dell'Avio Club Macerata hanno ritenuto il sito non sufficientemente sicuro per le operazioni di volo in particolare per la scuola VDS data la presenza di un esteso campo fotovoltaico confinante ad est con la pista di volo. (Cfr figura 3/4).

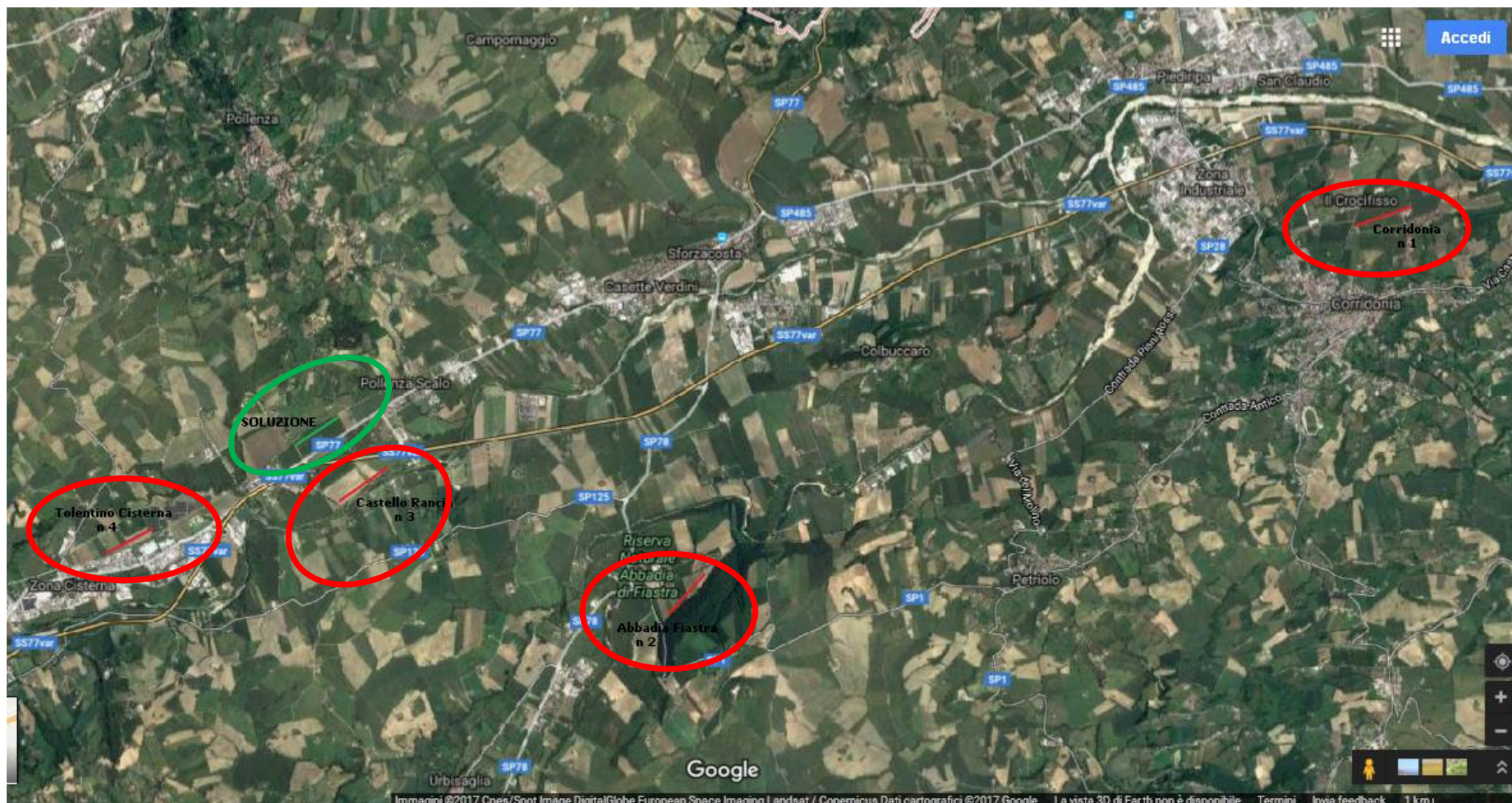


Fig. 3/1: Corografia delle alternative di localizzazione del sito

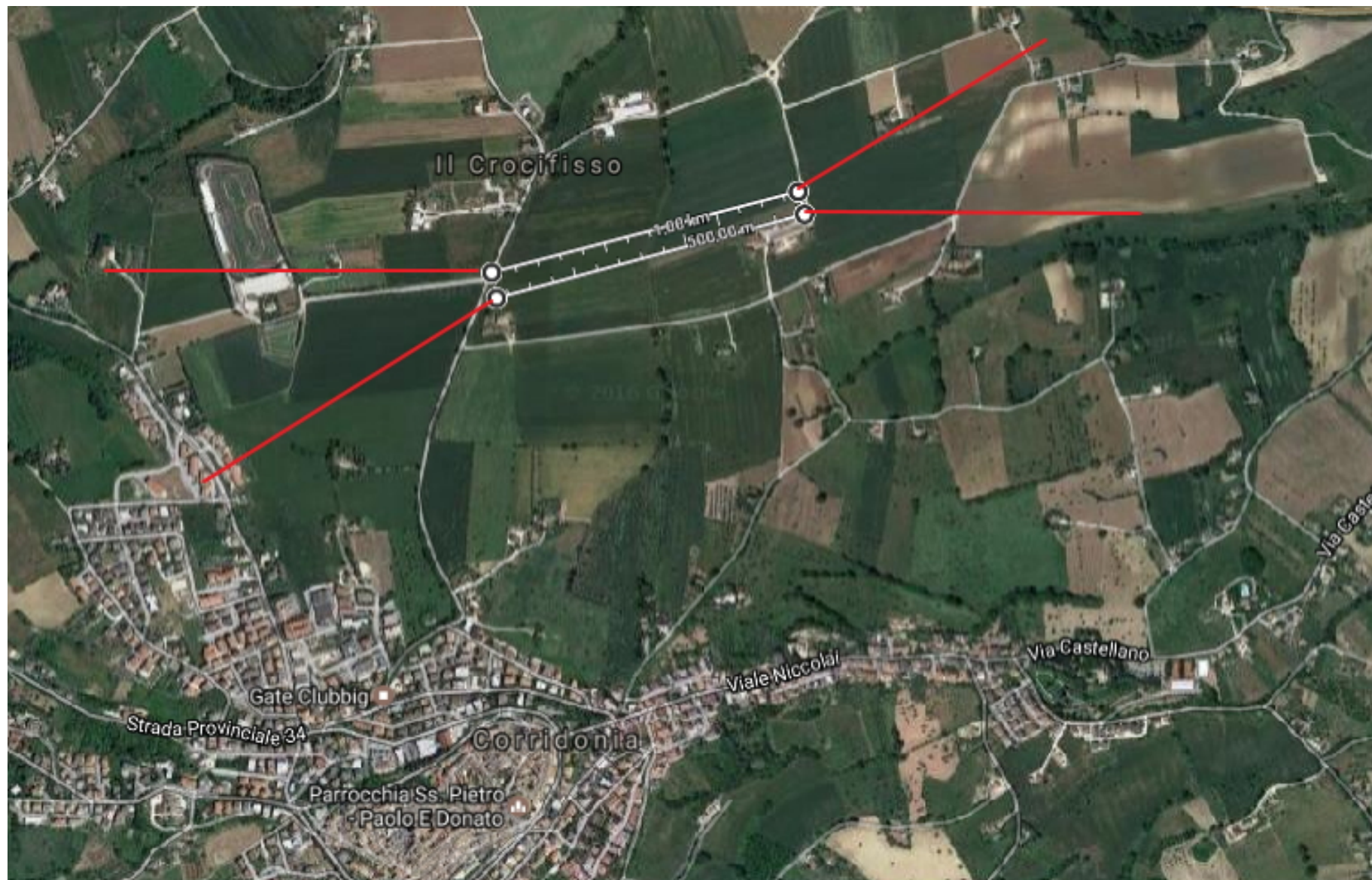


Fig. 3/2: Corridonia 43° 260288 N 13° 514529 E

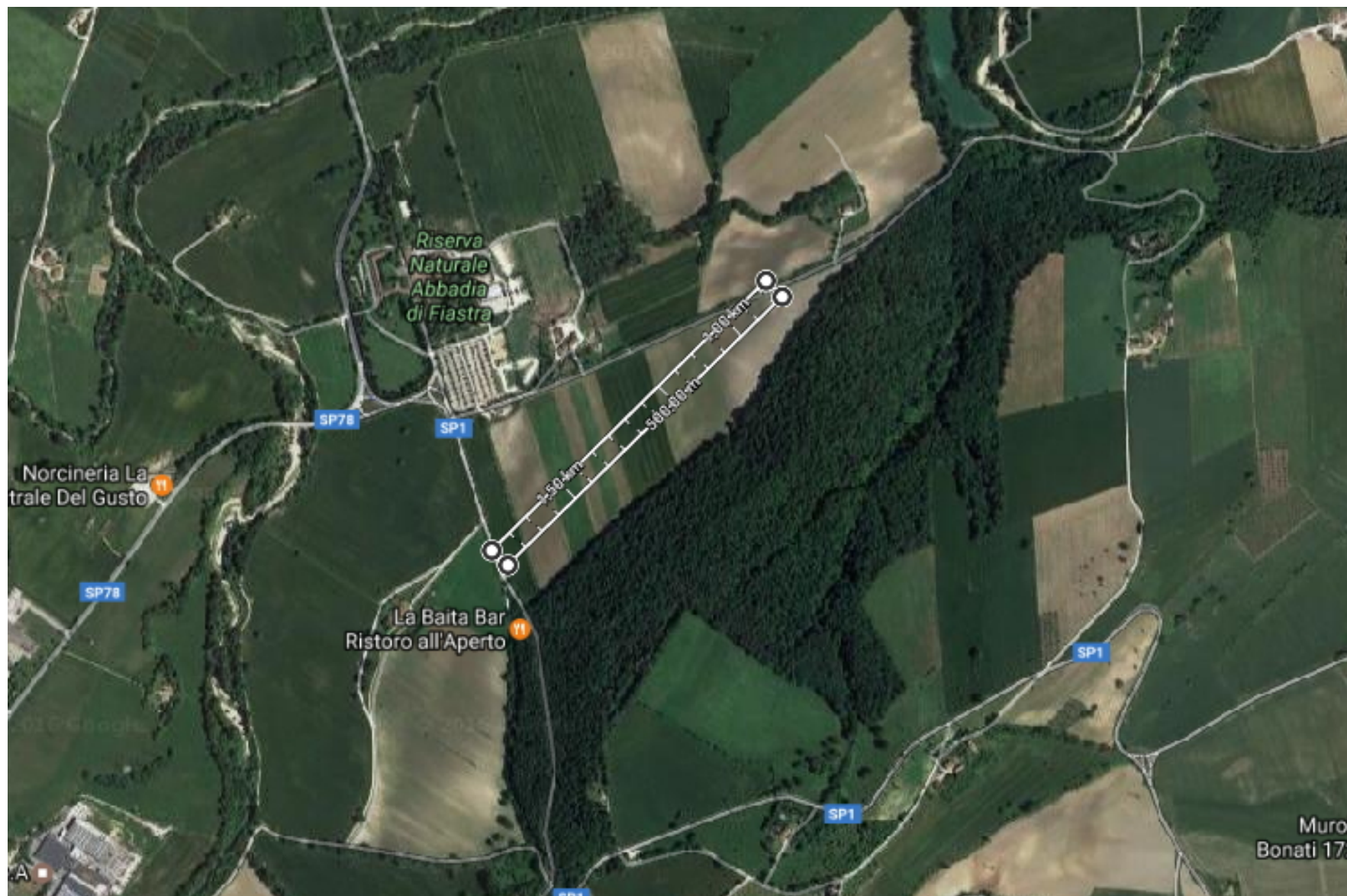


Fig. 3/3: Riserva Naturale Statale Abbadia Fiastra 43° 218960 N -13° 410717 E



Fig. 3/4: Tolentino zona Castello Rancia 43° 230 507 N 13° 362190 E



Fig. 3/5: Tolentino zona Cisterna 43° 224202 N 13° 328094 E

4. OBIETTIVI ED AZIONI DI SVILUPPO

In accordo con le linee guida regionali, l'individuazione degli obiettivi riferimento del P/P sottoposto a VAS è stata effettuata attraverso una analisi SWOT.

L'analisi SWOT, permette di valutare i punti di forza (Strengths), debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) in ogni situazione in cui si deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo, come nel caso della pianificazione.

L'analisi SWOT permette dunque di analizzare quegli aspetti insiti nel piano o programma che possono influenzare il raggiungimento degli obiettivi, ma permette anche di individuare gli elementi del contesto esterno che possono risultare utili o ostativi per il raggiungimento degli obiettivi.

Tema/Aspetto o Settore di governo	Punti di forza	Punti di debolezza	Opportunità	Minacce	Obiettivi
Ecosistema	Il progetto di variante non interferisce con elementi vegetali protetti.	La fruizione per attività sportive, anche se contenuta, attua comunque una pressione antropica.	Creare una base logistica per istituzioni pubbliche e di carattere scientifico che utilizzano droni e velivoli ultra leggeri per effettuare attività di monitoraggio ambientale.	Potenziare potatura di una siepe arborea che costeggia un fosso lungo la strada di accesso nel caso raggiunga altezze elevate. Attualmente l'altezza contenuta sui 3 m non contrasta con le attività di decollo e atterraggio.	Preservare la qualità ecosistemica esistente nell'ambito territoriale di riferimento.
Qualità delle acque	Non interferisce con il sistema idrico superficiale. La falda è profonda 22 m e la vulnerabilità da potenziali fonti di inquinamento è bassa. Per quanto riguarda le acque sotterranee, durante l'esecuzione dei sondaggi geognostici sono state	La scarsa vulnerabilità della falda e l'adozione delle misure di mitigazioni escludono punti di debolezza.		Non risultano minacce significative per la qualità delle acque.	Preservare la qualità delle acque

	registrate modeste venute idriche giunti alla profondità di circa -22 m in S1 (dati riferiti al 20/09/2016: periodo di magra). La falda acquifera in questione risulta essere caratterizzata da bassa trasmissività, in quanto marginale (cioè spostata verso nord) e “sospesa” rispetto alla piana alluvionale del fiume Chienti e quindi costantemente drenata per l’intero anno idrologico. La falda acquifera al di sotto dell’aviosuperficie in progetto, risulta comunque relativamente protetta da eventuali inquinanti che possono venire rilasciati accidentalmente sulla superficie del suolo, per la presenza su tutta l’area in oggetto, dell’orizzonte di limi argillosi e limi sabbiosi a bassa permeabilità (litotipo “b”) che contribuiscono a rallentare considerevolmente, se non addirittura bloccare, i flussi idrici verticali.				
Suolo e	L’area è pianeggiante e non ricade in aree di rischio	Nessuno	Si tratta di un’area idonea per l’esecuzione	Le uniche interferenze sono legate a piccoli	Preservare la qualità del suolo e

sottosuolo	indicate dal PAI.		di una attività sportiva dedicata al volo in quanto pianeggiante e priva di ostacoli.	movimenti terra che saranno gestiti con la ricollocazione in sito in ottemperanza con le normative vigenti.	riutilizzare le terre da scavo in sito.
Qualità dell'aria	L'attività di volo presuppone l'uso di aerei di piccole dimensioni che una volta eseguita la fase di decollo e atterraggio volano a circa 300 m di altezza. Il numero di mezzi normalmente presente è pari a 2-3 ogni ora. Gli effetti sulla qualità dell'aria sono pertanto marginali	I punti di debolezza sulla componente sono poco significativi	Le opportunità possono essere legate alla possibilità di raggiungere l'area da appassionati del volo che vengono da fuori e vogliono utilizzare la pista di volo per visitare i luoghi senza dovere aggravare il traffico stradale.	Gli studi e le valutazioni fatte non dimostrano criticità sulla componente qualità dell'aria.	Preservare la qualità dell'aria.
Rumore	Le aree circostanti risultano dotate di vie di comunicazioni (ferrovia, SP. e Superstrada) che generano emissioni acustiche con un fondo tale da rendere poco significative le emissioni derivanti dai velivoli in fase di atterraggio e decollo.	Le attività rumorose connesse con l'esercizio dell'aviosuperficie sono correlate al rumore che gli aeromobili fanno durante le fasi di decollo ed atterraggio.	La variante è finalizzata all'esercizio della pratica del volo da parte di privati e enti pubblici rispettando i limiti della zonizzazione acustica vigente.	Le verifiche acustiche eseguite ipotizzando scenari conservativi e che anche con l'uso di elicotteri sono compatibili con la zonizzazione acustica esistente per l'area di interesse.	Rispettare i limiti di qualità acustica imposti dalla zonizzazione vigente.
Paesaggio e cultura	La variante è ubicata in un'area parallela alla ferrovia Civitanova Marche-Albacina, e prevede la realizzazione di hangar la cui altezza è leggermente superiore a quella del	Inserimento di volumetrie in un'area posta di fronte al Castello della Rancia distante circa 500 m in linea d'aria. Il rilevato della superstrada 77 ostacola la visuale	L'aviosuperficie rappresenta un sito dove si diffonde la conoscenza del volo sotto tutti gli aspetti. La possibilità di realizzare una scuola di volo offre	Per ridurre l'interferenza visiva degli hangar dal Castello della Rancia e dalla viabilità circostante sono state recepite le prescrizioni della	Realizzare le strutture necessarie ottemperando alle prescrizioni della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio

	rilevato della ferrovia stessa ed inferiore, nel periodo dell'anno di massimo sviluppo, all'altezza della vegetazione che si è insediata sulla scarpata del rilevato ferroviario. . Tra il Castello della Rancia, sito di interesse storico-culturale, si trova il rilevato della Superstrada 77.	dell'area dalle zone al piede del castello stesso. Lungo il versante in sinistra al sito di variante ci sono delle abitazioni e residenze signorili dalle quali la vista del sito di variante è in gran parte ostacolato dal rilevato della ferrovia. Nel periodo stagionale di massimo sviluppo della vegetazione la vista del sito di variante è molto limitato, o non visibile.	l'opportunità di apprendere una nuova disciplina sportiva. La pista di volo offre inoltre la possibilità di raggiungere l'area in modo diversificato, creando nuove opportunità per la fruizione delle bellezze naturali, dei siti storico-culturali e delle realtà agricole presenti in zona. Infine si segnala l'interesse per offrire una base logistica per utilizzo di velivoli per attività di monitoraggio del territorio. Quest'ultima opportunità di è già concretizzata nel passato con un accordo scritto con l'Università degli Studi di Macerata.	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche che prevedono il distacco della prima serie di hangar da realizzare nella prima fase con quelli da realizzare nella seconda fase.	delle Marche. Adottare colorazioni tali da ridurre la percezione visiva delle nuove volumetrie.
Economia	L'attività dell'aviosuperficie offre la possibilità di diversificare la fruizione ricreativa dell'area, con possibili sinergie alle attrattive storico-culturali, della produzione agricola e	A livello economico non risultano aspetti negativi.	L'attività dell'aviosuperficie offre la possibilità di diversificare la fruizione ricreativa dell'area, con possibili sinergie alle attrattive storico-	Non risultano minacce dal punto di vista economico.	Creare un'opportunità per sviluppare la pratica del volo e realizzare un sito attrezzato per finalità di pubblica utilità.

	paesaggistiche della zona. Inoltre l'aviosuperficie può essere utilizzata anche per situazioni di emergenza, in quanto idonea per l'atterraggio di elicotteri e per finalità di protezione civile.		culturali, della produzione agricola e paesaggistiche della zona. Inoltre l'aviosuperficie può essere utilizzata anche per situazioni di emergenza, in quanto idonea per l'atterraggio di elicotteri e per finalità di protezione civile.		Offrire una base logistica per l'uso di velivoli nel campo del monitoraggio ambientale, delle coltivazioni agricole e del territorio.
Traffico e mobilità	Il sito di variante ha una scarsa attrattiva di traffico. L'accessibilità all'area è favorita dalla SP 77.	Il limitato traffico attratto e la facilità di accesso non determina punti di debolezza significativi	Diversificare la fruizione dell'area e dei punti di interesse presenti nel contesto territoriale di riferimento. Realizzare un accesso rapido nel territorio in caso di emergenze sanitarie e di protezione civile.	Non emergono minacce	Mettere a disposizione la struttura per agevolare l'accesso all'area in momenti di emergenza sanitaria e attività legate alla protezione civile.

5. CALCOLO DEGLI INDICI DI PRESSIONE AMBIENTALE DELLA VARIANTE

Data la tipologia della variante che è finalizzata a permettere la realizzazione di un'aviosuperficie in zona agricola con realizzazione di volumetrie amovibili per il ricovero dei velivoli e la gestione dell'area, non si applica la metodica di calcolo degli indici di pressione ambientale proposta dall'allegato B del PTC di Macerata, previste per le aree produttive.

Esso sarà preso come riferimento per l'applicazione di alcuni coefficienti utili al calcolo di alcuni indici di pressione.

L'attività sportiva che si dovrà realizzare si discosta da un settore produttivo per i seguenti aspetti:

- I fattori di pressione sono in minima parte assimilabili ai soci che frequentano l'area e a qualche visitatore nel caso di attivazione della scuola di volo o nel caso di accordi di collaborazione con istituzioni scientifiche e enti pubblici per scopi di studio e monitoraggio. Dal progetto presentato per la Verifica di assoggettabilità a VIA risulta che nell'immediato saranno realizzati 6 hangar a copie di 2 (3 blocchi da circa 400 mq ciascuno) e che altri 6, delle stesse dimensioni, saranno realizzati in un prossimo futuro, in relazione allo sviluppo che l'iniziativa avrà.
- Considerando che per ogni hangar potranno essere ricoverati 2-3 aerei, si può immaginare un ricovero massimo nei prossimi anni di circa 30 aerei. Nella prima fase saranno circa 18 aerei.
- La piccola manutenzione è di norma effettuata a cura del proprietario dell'aeromobile e consistente in semplici operazioni con attrezzatura manuale quali ad es. smontaggio ruote, controllo tiraggio bulloni, tiranti, rabbocchi di olio e liquidi, sostituzione lampade avariate, ecc. Essa viene effettuata in un'area dedicata di uno degli hangar nella quale sono conservate le attrezzature manuali di uso comune (giraviti, brugole, chiavi inglesi, martelli, sollevatore, avvitatori, chiavi dinamometriche, bulloneria,...).

Al fine di assicurare la perfetta protezione del terreno contro i potenziali sversamenti di sostanze pericolose e/o inquinanti detta area sarà resa impermeabile ed a perfetta tenuta di liquidi realizzando una piccola piattaforma in calcestruzzo di dimensioni indicative 4x2 m sulla quale sarà posizionata la porzione anteriore dell'aeromobile (quella contenente il motore) durante le operazioni di manutenzione minima.

La piattaforma sarà realizzata con adeguata pendenza al fine di convogliare eventuali perdite di liquidi in un pozzetto centrale anch'esso realizzato in calcestruzzo e perfettamente impermeabile.

I liquidi che eventualmente si dovessero raccogliere nel pozzetto costituiscono un rifiuto speciale (CER 130802* - Altre emulsioni) che sarà raccolto e smaltito conferendolo a ditte autorizzate.

- La manutenzione ordinaria e straordinaria degli aeromobili (tagliandi per manutenzione programmata, cambio olio e liquidi, smontaggio componenti motore, riparazioni su rottura,...) sono effettuate da ditte specializzate dotate di officina mobile (servizio analogo a quello svolto per le macchine operatrici nei settori di movimento terra o per i normali mezzi agricoli).
- Per quanto riguarda l'impatto atmosferico in fase di esercizio, ipotizzando uno scenario estremamente conservativo concomitante a qualche manifestazione che, in base alle esperienze fatte dall'associazione nel corso della propria attività, possono essere circoscritte a qualche giorno/l'anno, si possono avere circa 12 decolli ed atterraggi/ora per una durata complessiva di circa 2 ore. Nella condizione di funzionamento ordinario i decolli/atterraggi si riducono a 2-3 ogni ora.

- Le attività rumorose connesse con l'esercizio dell'aviosuperficie sono correlate al rumore che gli aereomobili fanno durante le fasi di decollo ed atterraggio. Di queste quella ovviamente più impattante dal punto di vista acustico è la fase di decollo in quanto l'atterraggio viene di fatto effettuato con motore al minimo (planata). Gli scenari analizzati per le verifiche acustiche sono gli stessi ipotizzati per la qualità dell'aria.
- Il flusso di traffico attratto è stato ipotizzato fino ad un massimo di 30 auto. Normalmente se ne possono registrare 2-3.
- I consumi idrici saranno limitati in quanto la presenza dei soci e dei fruitori è saltuaria. Considerando 3 fruitori, senza necessità di realizzare accumuli di acqua per antincendio, il cui sistema è limitato agli estintori e applicando i criteri dell'allegato B citato sopra per le attività produttive si possono ipotizzare i seguenti consumi:

Acque reflue prodotte all'anno

- Acque nere: $n. 3 \text{ fruitori} \times 0,046 \text{ mc/persona} \times 50\%$ (riduzione per presenza solo diurna e saltuaria) = 0,07 mc;
- Acque grigie: $n. 3 \text{ fruitori} \times 0,069 \text{ mc/persona} \times 50\%$ (riduzione per presenza solo diurna e saltuaria) = 0,1 mc;

Stima fabbisogno idrico

- Fabbisogno idrico annuo: $n. 3 \text{ fruitori} \times 18,00 \text{ mc/persona} \times 33\%$ (riduzione per presenza solo diurna e saltuaria) = 17,82 mc;
 - Fabbisogno annuo per acqua sanitaria: $n. 3 \text{ fruitori} \times 42,00 \text{ mc/persona} \times 33\%$ (riduzione per presenza solo diurna e saltuaria) = 41,58 mc.
 - Totale fabbisogno idrico annuo: 59,40 mc.
- La produzione dei rifiuti è minimale e comunque si applicheranno i criteri della raccolta differenziata.
 - In fase di esercizio ci sarà la presenza degli hangar e di piccole volumetrie accessorie per le quali saranno adottate colorazioni e disposizioni opportune per ridurre la percezione visiva e l'effetto barriera.
 - Le volumetrie non sono dotate di riscaldamento e pertanto non sono prodotte emissioni in atmosfera da tale fonte.

SEZIONE B: INQUADRAMENTO DEL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO

Individuazione delle componenti ambientali

Nella Tab. 1 viene riportata la check list elaborata per individuare eventuali interazioni, cioè per verificare in che maniera la realizzazione della variante urbanistica potrebbe modificare le condizioni ambientali, anche in termini di utilizzo di risorse, tenuto conto della definizione di “ambiente” inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici (ex. art. 5 lettera c) del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.).

Tab. 1: Check list per l'individuazione delle possibili interazioni sulle componenti ambientali e/o settori di governo

Aspetto ambientale	Possibile interazione	SI/NO
Biodiversità	Il P/P può modificare lo stato di conservazione di habitat?	NO
	Il P/P può modificare/influenzare l'areale di distribuzione di specie animali selvatiche?	SI (limitatamente per il fatto che la siepe deve essere mantenuta ad altezza contenuta)
	Il P/P può incidere sulla connettività tra ecosistemi naturali?	NO
Acqua	Il P/P può determinare una variazione negli utilizzi delle risorse idriche?	NO
	Il P/P può comportare modificazioni alla portata dei corpi idrici superficiali?	NO
	Il P/P può determinare scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)?	NO (solo sgrondo acque meteoriche)
	Il P/P può comportare la contaminazione, anche locale, di corpi idrici?	NO
	Il P/P può comportare una variazione del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione?	NO - i reflui civili sono sottoposti a trattamento primario (fossa imhoff) e secondario come prevede l'art.27 delle NTA di cui al PTA/2010.
Suolo e sottosuolo	Il P/P può interferire con la falda?	NO
	Il P/P può comportare contaminazione del suolo?	NO
	Il P/P può comportare degrado del suolo (desertificazione, perdita di sostanza organica, salinizzazione, ecc)?	NO
	Il P/P può incidere sul rischio idrogeologico?	NO
	Il P/P può determinare variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e/o qualitativi?	SI – Viene coinvolta un'area a seminativo che sarà adibita in parte a prato e in parte occupata dagli hangar e dalle piccole volumetrie accessorie.
	Il P/P può comportare variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo?	NO
Paesaggio	Il P/P inserisce elementi che possono modificare il paesaggio ed i vincoli ad esso legati?	SI - necessita la ripermetrazione del varco fluviale dettato dal PTC e di una previsione attuativa di PPAR.

	Il P/P prevede interventi sull'assetto territoriale?	SI – necessita di variante urbanistica per una diversa classificazione di Zona E
Qualità dell'aria	Il P/P può comportare variazioni delle emissioni inquinanti?	Si - per le attività di cantiere. In fase di esercizio è <u>poco significativo</u> (limitata al poco traffico indotto degli ospiti della struttura in un ambito influenzato dalla prossimità della SP77).
Clima acustico	Il P/P può comportare variazioni del clima acustico?	Poco significativo
Mobilità	Il P/P comporta aumento dei flussi di traffico?	Si - Non significativo perché limitato al poco traffico indotto dai soci e fruitori dell'aviosuperficie. Le considerazioni per questa tematica sono riportate nell'analisi della qualità dell'aria. Inoltre sono fornite valutazioni di merito in quanto sono in risposta ad una specifica osservazione in merito.
Rifiuti	Il P/P comporta produzione di rifiuti?	Si - Non significativo. Perché si generano pochi rifiuti dalla manutenzione ordinaria degli aerei. Essi saranno gestiti in accordo alla specificità del rifiuto stesso.
Energia	Il P/P comporta consumi energetici	SI - Non significativo. perché limitata alla videosorveglianza, all'illuminazione e agli allacci per eventuali attrezzature per la manutenzione dell'area e degli aerei-. L'attività del volo è solo diurna.
Salute Umana	Il P/P prevede azioni che possono comportare rischi per la salute umana?	NO La struttura è volta a creare condizioni ricreative. Nei confronti dei recettori sensibili presenti nel contesto circostante sono rispettati i limiti della zonizzazione acustica vigente. Per contro l'aviosuperficie riveste il carattere di pubblica utilità ed è disponibile per emergenze sanitarie e per attività di protezione civile.
	Il P/P può comportare variazioni nell'emissione di radiazioni elettromagnetiche?	NO
Popolazione	Il P/P può comportare impatti negativi di natura socio – economica?	NO L'Avio Club Macerata opera da circa 18 anni e fino al 2015 ha svolto la propria attività in un'area lungo la piana del Chienti, sotto il comune di Morrovalle. In tutto il periodo di attività non ci sono state controindicazioni di natura socio-economica per la

		popolazione. Il sito di variante, avente una superficie maggiore e tale da permettere una dotazione di infrastrutture adeguata, può offrire possibilità di sviluppare attività di pubblica utilità diversificate e in sinergia con la vocazione produttiva, agricola e turistico-ricreativa presente nel contesto territoriale di riferimento.
Beni culturali	Il P/P può comportare il degrado di beni culturali?	NO

In base a quanto sopra l'analisi delle significatività delle possibili interferenze del p/p verterà sugli aspetti ambientali Biodiversità, Acqua, Suolo e sottosuolo, Paesaggio, Qualità dell'aria e Clima acustico. Sono inoltre trattati gli argomenti legati alla mobilità, all'energia e ai rifiuti perché legati alla variante, anche se poco significativi. L'argomento legato alla mobilità è trattato all'interno della qualità dell'aria e in fase di valutazione in quanto si fornisce un breve approfondimento ad una specifica osservazione pervenuta.

Le interferenze nei confronti del Castello della Rancia (Bene Culturale) sono analizzate all'interno della componente Paesaggio in quanto legate alla qualità visiva. La qualità dell'aria sarà sviluppata essenzialmente per valutare la fase di cantiere da considerare come significativa. Per la fase di esercizio, come evidenziato dall'analisi della componente, l'incidenza della variante e dell'attività che ne consegue risulta poco significativo.

La trattazione delle componenti ambientali e dei settori di governo evidenzia anche i relativi impatti, anticipando la trattazione della successiva sez. 4 – Valutazione. In quest'ultima si adotterà infatti il metodo qualitativo evidenziando eventualmente i dati numerici emersi dalla trattazione delle singole componenti.

2. DESCRIZIONE DEGLI ASPETTI AMBIENTALI INTERESSATI

2.1 Caratterizzazione meteo climatica

Per la caratterizzazione meteoroclimatica dell'area, in assenza di stazioni di misura limitrofe all'area oggetto di studio, sono stati adottati i dati meteorologici orari della stazione dell'Osservatorio Geofisico Sperimentale di Macerata – stazione Tolentino – Cermis (Lat. 43° 13', Long. 13° 23'; quota 183 m slm) e per quanto riguarda la radiazione globale la stazione dell'Osservatorio Geofisico Sperimentale di Macerata – stazione sede, ritenuti significativi per l'area in esame.

Regime dei venti

Nel grafico 2.1/11 seguente è riportata la rosa dei venti dalla quale si evince che le direzioni prevalenti del vento sono concentrate principalmente nel quadrante sud/sud-ovest e che la velocità media del vento risulta pari a 3.36 m/s.

Classi di stabilità atmosferica

Dall'analisi dei dati meteorologici è possibile stabilire, per l'area in esame, la distribuzione di frequenza annuale e stagionale delle classi di stabilità, riportata nel grafico 2.1/2.

Dal grafico si evince che la classe di stabilità atmosferica più frequente su base annuale è la D (atmosfera mediamente stabile) con il 25% delle osservazioni; le classi instabili (A, B, C) rappresentano complessivamente il 31.2% delle osservazioni mentre quelle stabili (E,F) rappresentano il 43.7% delle osservazioni.

Grafico 2.1/1: Rosa dei venti

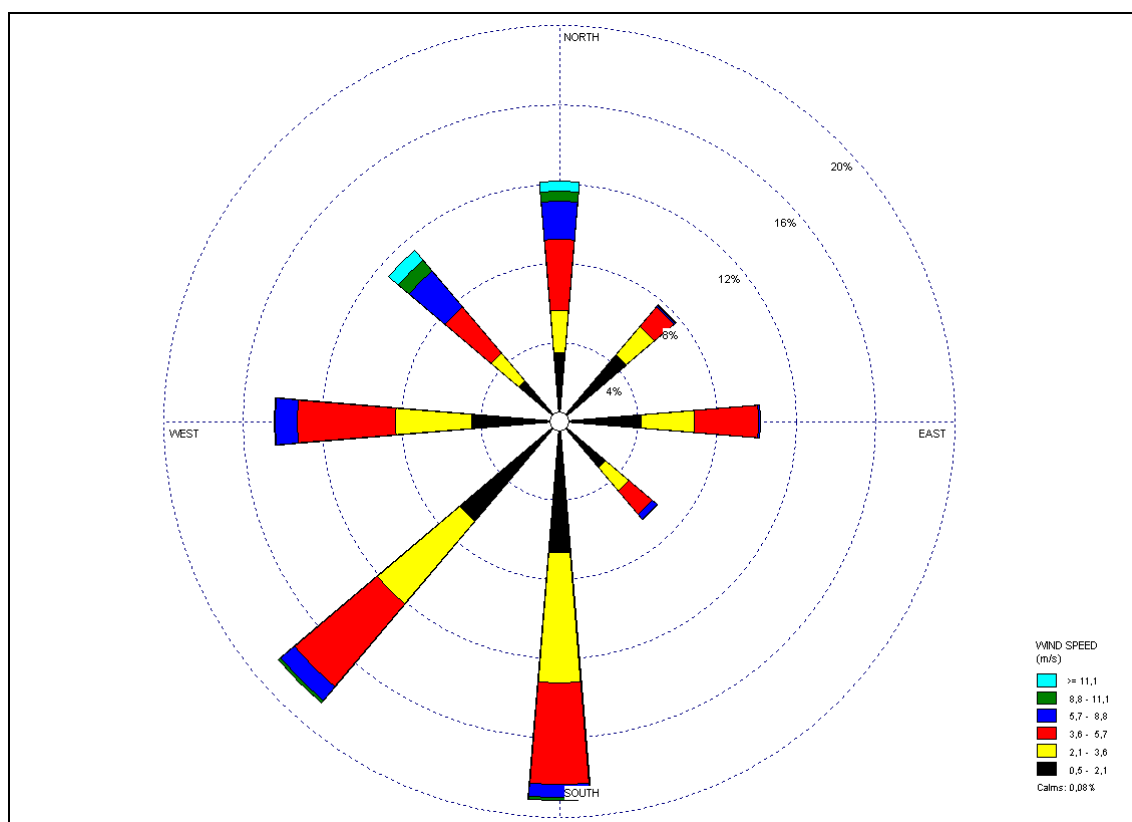
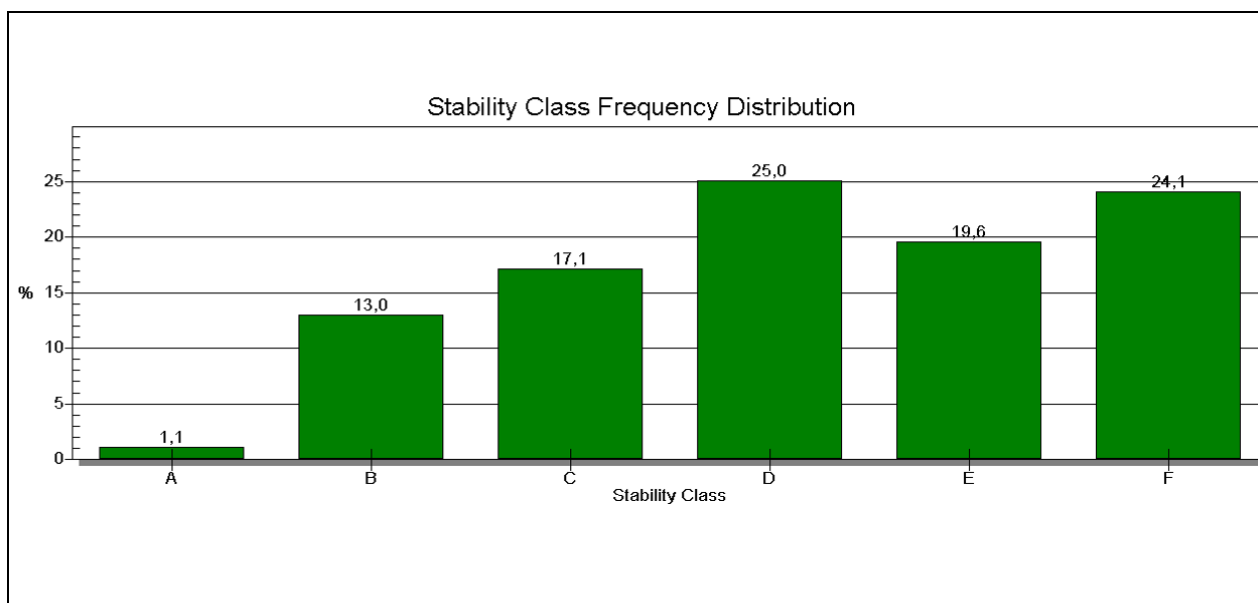


Grafico 2.1/2: Distribuzione di frequenza delle classi di stabilità



Precipitazioni

La tabella 2.1/1 seguente riporta i valori rilevati della precipitazione totale mensile media dell'area in esame

Tab. 2.1/1: Precipitazioni mensili anno 2014

	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
Prec. (mm)	47,8	68	120	103,2	168,2	108,8	107,2	20,6	51	20,8	37,8	34,05

2.2 Biodiversità

L'indagine e la valutazione delle risorse biotiche è stata finalizzata all'individuazione delle diverse unità vegetazionali e faunistiche con lo scopo di caratterizzare lo stato di conservazione delle unità ecosistemiche. Essa è stata articolata con un'analisi di area vasta, traendo dai lavori già fatti per l'indagine propedeutica all'adeguamento del PRG di Tolentino – componente Botanico vegetazionale. Inoltre è stata eseguita un'indagine di dettaglio con rilievi diretti sul sito di progetto. L'insieme delle informazioni raccolte mettono in evidenza la scarsa incidenza della variante.

2.2.1 Vegetazione e flora

2.2.1.1 Inquadramento vegetazionale di area vasta

Il territorio nel quale ricade la variante urbanistica ricade nel piano bioclimatico Basso Collinare, a quote inferiori a 500 mslm, con temperature medie annue di circa 12° 14°, e precipitazioni medie annue comprese tra 700 e 900 mm/anno. Questo Piano comprende l'area di transizione tra la regione Mediterranea e la Regione Temperata.

Per la caratterizzazione di area vasta si riporta lo stralcio dell'analisi botanico vegetazionale eseguita per il comune di Tolentino nel periodo 2008-2009, integrato da analisi fatte per il territorio di Pollenza situato a confine. La maggior parte del territorio analizzato interessa settori collinari su substrati pelitico arenacei, caratterizzati a volte piccoli affioramenti arenacei. In questo settore le formazioni naturali risultano discretamente diffuse, per lo più su versanti acclivi o lungo i corsi d'acqua. Le aree coltivate sono rappresentate da coltivazioni legnose come uliveti e vigneti, che si adattano alla morfologia acclive, per il resto da seminativi in rotazione.

Metodologia

Nello studio relativo al territorio di Tolentino sono stati rilevati e valutati gli elementi vegetazionali naturali, seminaturali ed antropici presenti nel territorio di Tolentino. Essi sono stati definiti mediante l'indagine sul terreno, attraverso dei rilievi e la verifica dei limiti tra le diverse formazioni. Le varie fitocenosi, sono state distinte sia da un punto di vista fisionomico-strutturale, che sintassonomico, ponendo in evidenza le specie vegetali dominanti o significative. E' stata pertanto eseguita un'indagine volta alla elaborazione della "Carta della vegetazione reale", che è stata realizzata attraverso una fase di fotorestituzione nella quale sono stati utilizzati dati territoriali quali la Carta Tecnica della Regione (CTR) e foto aeree a colori georeferenziate, per definire gli aspetti fisionomici e le categorie di uso del suolo. Per la caratterizzazione di area vasta circostante il sito di variante sono state evidenziate alcune delle fitocenosi rilevate. Di seguito si riportano tutte le formazioni vegetali riscontrate nel comune di Tolentino, sottolineando solo quelle ricadenti nello stralcio di area vasta preso come riferimento. Successivamente si riporta la descrizione di questi ultimi.

VEGETAZIONE FORESTALE (BOSCHI TUTELATI DALLA L.R. 6/2005 – LEGGE FORESTALE REGIONALE)

- Boschi e macchie a dominanza di roverella (*Quercus pubescens*) con specie sempreverdi; e presenza di carpino nero (*Ostrya carpinifolia*) nei versanti a esposizione Nord (All. *Ostryo-Carpinion orientalis*)
- Boschi mesofili a *Quercus pubescens*, *Quercus robur*, *Corylus avellana*, *Populus tremula*) (Cl. *Querco-Fagetea*)
- Prebosco di olmo minore (*Ulmus minor*) e acero campestre (*Acer campestre*) (Cl. *Querco-Fagetea*)
- Prebosco di pioppo tremulo (*Populus tremula*) (Cl. *Querco-Fagetea*)
- Vegetazione igrofila a dominanza di pioppo (*Populus nigra*) e salice bianco (*Salix alba*) (Ass. *Salici albae- Populetum nigrae*) talvolta con ontano nero (*Alnus glutinosa*).

VEGETAZIONE ARBUSTIVA

- Arbusteti a ginestra (*Spartium junceum*), prugnolo (*Prunus spinosa*), rovi (*Rubus sp. pl.*), clematide (*Clematis vitalba*), mantelli a corniolo (*Cornus mas*) e ligustro (*Ligustrum vulgare*). (Ord. Prunetalia)
- Siepi miste a dominanza di olmo (*Ulmus minor*), spinocristo (*Paliurus spina-christi*), biancospino (*Crataegus monogyna*), prugnolo (*Prunus spinosa*), acero campestre (*Acer campestre*)
- Siepi di tamerice (*Tamarix africana*)

VEGETAZIONE ERBACEA

- Vegetazione erbacea delle aree calanchive (*Cl Agropyretea*)
- Frangitetti e canneti a canna domestica (*Arundo donax*) e a canna del Reno (*Arundo pliniana*)
- Incolti erbacei (Classi Thero- Brachypodietea, Artemisietea, Chenopodietea, Secalietea)

ALTRE FORMAZIONI SEMINATURALI (Tutelate dalla L.R. 6/2005 – Legge Forestale Regionale)

- Filari di roverella (*Quercus pubescens*), farnia (*Quercus robur*); Filari arborei a valenza storico culturale gelsi (*Morus sp. pl.*) Filari di olmo (*Ulmus minor*)
- Esemplari isolati di roverella (*Quercus pubescens s. l.*), farnia (*Quercus robur*).

AREE AGRICOLE

- Alberate
- Oliveti
- Vigneti
- Oliveti abbandonati
- Arboricoltura da legno
- Seminativi arborati
- Seminativi

AREE URBANIZZATE E VERDE DI ORIGINE ANTROPICA

- Aree verdi urbane, vegetazione ornamentale dei parchi e giardini con elementi autoctoni ed esotici
- Laghetti e specchi d'acqua
- Aree con vegetazione scarsa o nulla

Nell'ambito dell'indagine sono state messe in evidenza anche le unità evidenziate nella legenda, che sono oggetto di tutela da parte della L.R. 6/2005 "Legge Forestale Regionale". Esse sono costituite da:

- Boschi;
- Gruppi boscati;
- Filari;
- Siepi;
- Principali elementi arborei isolati oggetto di tutela (esemplari isolati di *Quercus pubescens*).

VEGETAZIONE FORESTALE

Vegetazione igrofila a dominanza di pioppo (*Populus nigra*) e salice bianco (*Salix alba*) (Ass. Salici albae- Populetum nigrae) talvolta con ontano nero (*Alnus glutinosa*).

La vegetazione igrofila si sviluppa prevalentemente lungo le rive del Fiume Chienti, che attraversa il territorio comunale, interessando anche corsi d'acqua minori e torrenti. Essa costituisce una formazione vegetale naturale di discreta continuità ed estensione, dove il bosco presenta una copertura alternata a tratti più radi e discontinui. Lungo alcuni torrenti sono presenti brevi tratti di "bosco a galleria".

Nello strato arboreo le specie caratterizzanti e maggiormente frequenti risultano le seguenti: *Salix alba* (50 - 60%), *Populus nigra* (20 - 30%), *Populus alba* (1-5%), *Ulmus minor* (5-10%), *Alnus glutinosa* (1-5%). Tra le arbustive prevalgono *Salix eleagnos* (1-5%), *Salix purpurea* (1-5%), *Sambucus nigra* (1-5%), *Sambucus ebulus* (1-5%), *Cornus sanguinea* (5-15%).

Nello strato erbaceo si osservano numerose specie caratterizzanti i diversi habitat che costituiscono il sistema fluviale (scarpate, greto, alveo). Tra quelle osservate: *Carex pendula*, *Saponaria officinalis*, *Parietaria officinalis*, *Solanum dulcamara*, *Bryonia dioica*, *Lapsana communis*, *Lythrum salicaria*, *Paspalum paspaloides*, *Calystegia sepium*, *Artemisia verlotorum*, *Urtica dioica*, *Petasites hybridus*, *Artemisia vulgaris*, *Aegopodium podagraria*, *Setaria viridis*, *Chenopodium album*, *Polygonum lapathyfolium*, *Echinocloa crus-galli*, *Xanthium italicum*, *Cucubalus baccifer*, *Pastinaca sativa*, *Anthemis arvensis*, *Polygonum aviculare*. In alcuni tratti dei Torrenti presenti nel territorio si rinvencono lembi impoveriti di boschi idrofittici a caducifoglie con presenza di *Alnus glutinosa* e piccoli lembi di bosco a *Populus alba*, riferibili alle alleanze *Alnion* – *Ulmion* e *Populion albae*.

Prebosco di olmo minore (*Ulmus minor*) e acero campestre (*Acer campestre*) (Cl. Querco-Fagetea)

Gli aggruppamenti ad olmo (*Ulmus minor*) sono abbastanza diffusi nel territorio, negli impluvi con substrato fresco e alla base dei versanti argillosi e lungo i tratti terminali delle incisioni calanchive. La composizione generale si può definire alto-arbustiva/arborea, ed è data in prevalenza da individui di medie dimensioni di olmo e altre specie. Tra le specie arboree che si possono osservare: *Ulmus minor* (50-60%), *Fraxinus ornus* (5-20%), *Acer campestre* (5-20%), *Quercus pubescens* (1-5%), *Corylus avellana* (1-5%), *Ostrya carpinifolia* (1-5%), *Prunus avium* (1-5%). Tra le arbustive prevalgono *Ligustrum vulgare* (5-20%), *Prunus spinosa* (1-5%), *Cornus sanguinea* (1-5%), *Rosa canina* (1-5%).

VEGETAZIONE ARBUSTIVA

Siepi miste a dominanza di olmo (*Ulmus minor*), spinocristo (*Paliurus spina - christi*), biancospino (*Crataegus monogyna*), prugnolo (*Prunus spinosa*), acero campestre (*Acer campestre*)

Nel territorio sono state rinvenute numerose siepi, costituite per lo più da olmo campestre (*Ulmus minor*) e spino-gatto (*Paliurus spina christi*). Oltre a queste specie dominanti, la compagine arbustiva è ricca di altre specie come prugnolo (*Prunus spinosa*), sanguinella (*Cornus sanguinea*), acero campestre (*Acer campestre*), biancospino (*Crataegus monogyna*), ligustro (*Ligustrum vulgare*).

Queste formazioni sono state osservate prevalentemente lungo le scarpate stradali e le delimitazioni poderali.



Foto 2.2/1: Siepe a olmo (*Ulmus minor*)

VEGETAZIONE ERBACEA PARANATURALE

Incolti erbacei (Classi Thero- Brachypodietea, Artemisietea, Chenopodietea, Secalietea)

Le superfici incolte presenti nel territorio comunale e caratterizzate da una copertura prevalentemente erbacea di specie per lo più ruderali, nitrofile e cosmopolite sono state raggruppate all'interno di una stessa categoria che comprende gruppi eterogenei, caratterizzati da un contingente di specie appartenenti a diversi gruppi sistematici.

Al suo interno è stata inclusa la vegetazione erbacea seminaturale di campi, incolti, aree marginali e tutte le superfici permeabili non utilizzate da attività antropiche come l'agricoltura o le attività edilizia.

Fragmiteti e canneti a canna domestica (*Arundo donax*) e a canna del Reno (*Arundo pliniana*)

Il fragmiteto a cannuccia di palude (*Phragmites australis*), interessa alcuni tratti delle rive pianeggianti ed a scarsa profondità (0 a -2,5 m) del Lago delle Grazie, su suolo umido e fangoso. Al suo interno si osserva un basso numero di specie, tra cui mazzasorda (*Typha latifolia*).

I canneti a canna comune (*Arundo donax*), monospecifici, sono distribuiti sulle scarpate umide, nei fossi poderali, al margine dei campi, dove sono stati favoriti dalle pratiche agricole tradizionali. Piccoli nuclei sono localizzati lungo le scarpate della ferrovia che costeggia il sito di variante.

I canneti a canna del Reno (*Arundo pliniana*), sono frequenti nei settori argillosi del territorio comunale e nei versanti freschi dei calanchi. Presentano un corteggio floristico erbaceo eterogeneo con specie quali: *Dactylis glomerata*, *Blackstonia perfoliata*, *Daucus carota*, *Anthemis tinctoria*, *Melilotus officinalis*, *Inula viscosa*, *Vicia sp.*

ALTRE FORMAZIONI SEMINATURALI (TUTELATE DALLA L.R. 6/2005 – LEGGE FORESTALE REGIONALE)

Filari di roverella (*Quercus pubescens*), farnia (*Quercus robur*) e Filari arborei a valenza storico culturale gelsi (*Morus sp. pl.*), Filari di olmo (*Ulmus minor*)

I Gli elementi qualificanti del paesaggio comunale, sono essenzialmente identificabili nel grande numero di filari, siepi, querce secolari, isolate e a gruppi sparsi, presenti nel territorio.

I filari costituiscono un importante elemento lineare di vegetazione seminaturale nel territorio. Essi sono abbastanza frequenti lungo le strade poderali del settore subcollinare, mentre risultano più scarsi verso il settore di fondovalle, maggiormente antropizzato.

Gli esemplari di roverella alcuni dei quali di grandi dimensioni, sono dislocati lungo i margini delle strade di servizio, in vicinanza delle abitazioni, a ridosso dei corsi d'acqua o nei campi coltivati. Sono stati osservati anche filari di gelso (*Morus alba*), che vengono tradizionalmente capitozzati e che rappresentano un elemento di valenza storico culturale del territorio.

AREE AGRICOLE

Nel contesto territoriale l'organizzazione spaziale delle attività antropiche rurali ha permesso la permanenza di tipologie culturali tipiche come oliveti e vigneti di piccola estensione, campi olivati e arborati, importanti per la diversità biologica e di tradizioni culturali del territorio.

In particolare in alcuni settori si può osservare la presenza notevole di queste tipologie nel paesaggio rurale con loro interrelazioni con le residue componenti naturaliformi o con quelle di prevalente dominanza naturale, fondamentale per la conservazione di buone condizioni idrogeologiche e per l'aumento della rete di connessioni ecosistemiche. Tale mosaico è particolarmente esteso nel settore ovest del territorio comunale, in corrispondenza dei rilievi collinari che delimitano il lago delle Grazie, nella Zona di Santa Lucia e sui versanti collinari in destra al fiume Chienti.

Foto 2.2/2-2.2/3: Tipico paesaggio collinare con colture arboree



AREE FORTEMENTE ANTROPIZZATE

Aree verdi urbane, vegetazione ornamentale dei parchi e giardini con elementi autoctoni ed esotici

La vegetazione ornamentale che si rinviene nei giardini pubblici e privati e lungo i viali cittadini è costituita prevalentemente da essenze esotiche e specie non autoctone. Tra le specie prevalgono platani, conifere varie (cipressi, cedri), tigli, aceri e lecci.

Aree con vegetazione scarsa o nulla

Questa categoria include le aree maggiormente antropizzate come le aree urbanizzate, industriali e le aree di cava, per le quali risultano assenti o molto sporadici elementi naturali o seminaturali

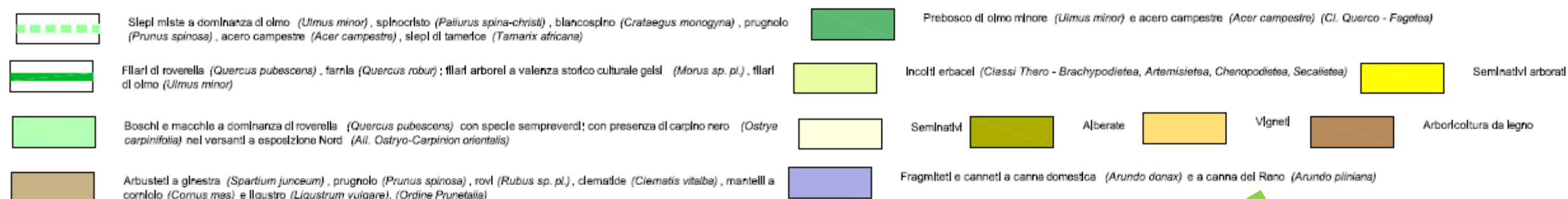
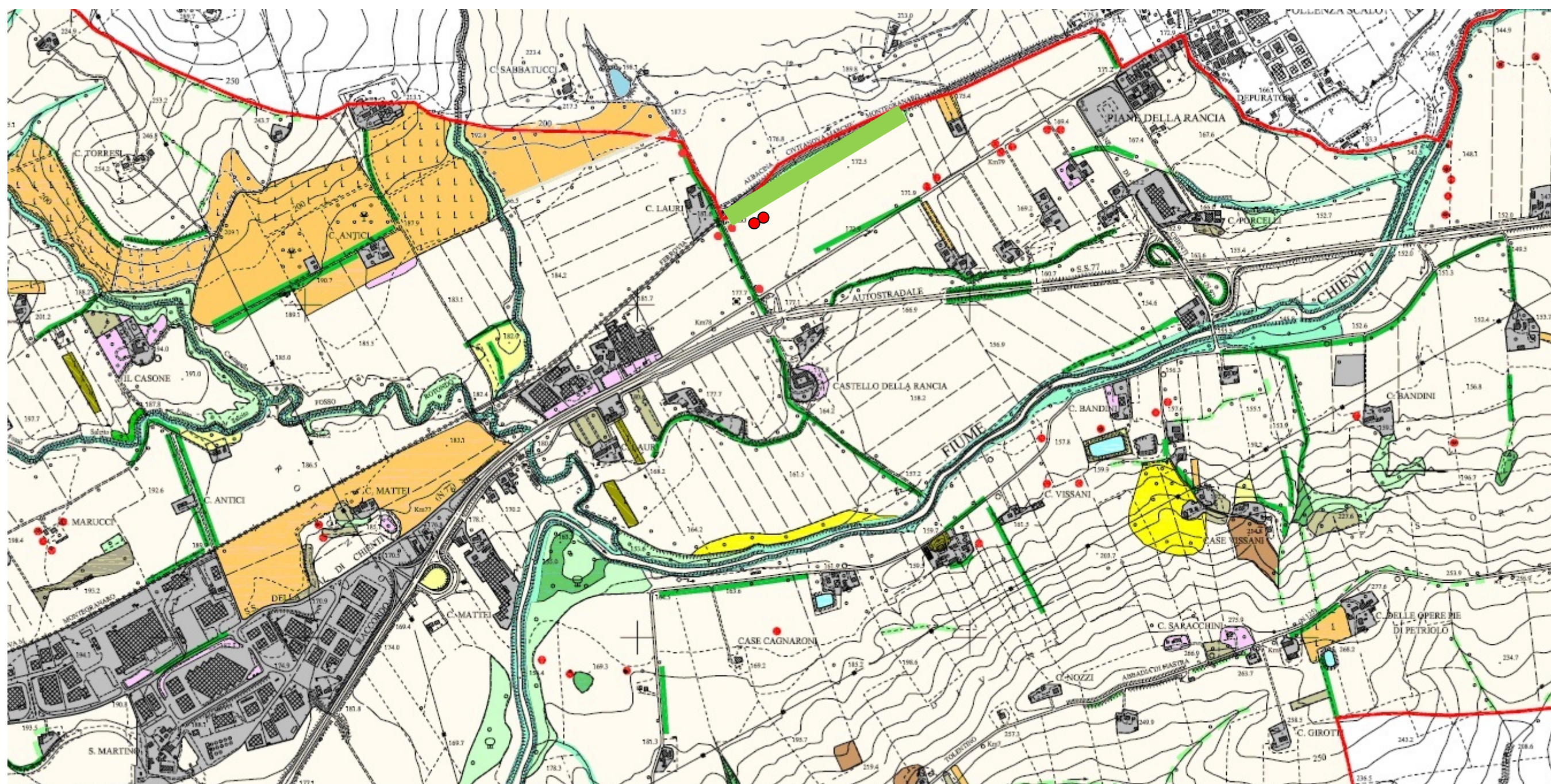


Fig. 2.2/2: Stralcio Carta della vegetazione di area vasta

Sito di progetto

2.2.1.2 Indagine botanico vegetazionale di dettaglio

Il territorio nel quale ricade la variante urbanistica ricade nel piano bioclimatico Basso Collinare, a quote inferiori a 500 mslm, con temperature medie annue di circa 12° 14°, e precipitazioni medie annue comprese tra 700 e 900 mm/anno. Questo Piano comprende l'area di transizione tra la regione Mediterranea e la regione Temperata.

Il sito di interesse si trova in c.da la Rancia nel settore est del comune di Tolentino. Essa interessa circa 5 ha di seminativo privi di elementi vegetali naturali a carattere diffuso.

Le unità fisionomiche di interesse che si trovano nell'intorno dell'area di variante sono:

- Siepe arborea lungo il fosso che costeggia la strada di ingresso al sito;
- Elementi arborei a carattere diffuso;
- Vegetazione presente lungo la scarpata della ferrovia.

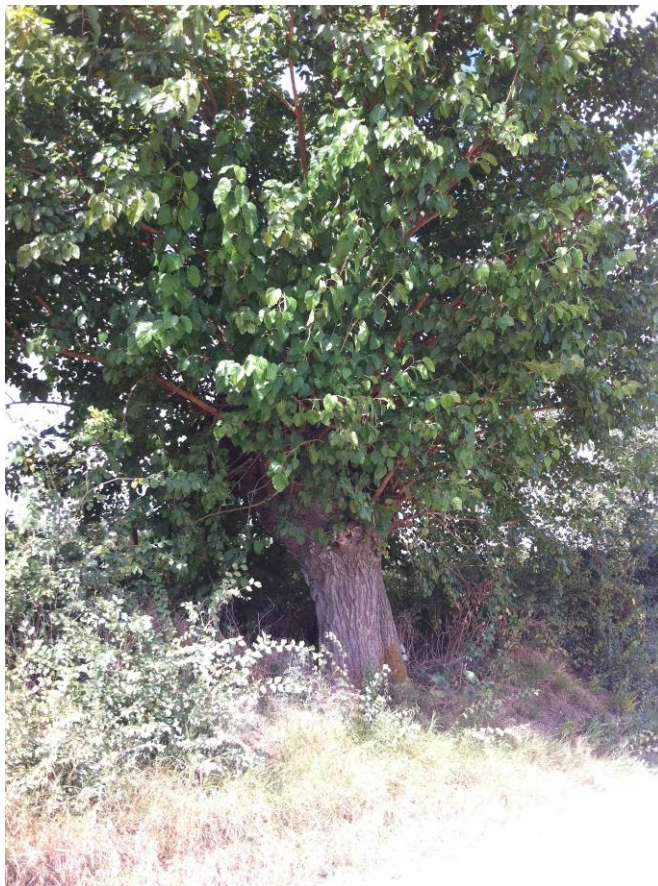
Il sito di interesse si trova in c.da la Rancia nel settore est del comune di Tolentino. Essa interessa 5,2 ha di seminativo privi di elementi vegetali naturali a carattere diffuso.

Le unità fisionomiche di interesse che si trovano nell'intorno dell'area di variante sono:

- Siepe arborea lungo il fosso che costeggia la strada di ingresso al sito;
- Elementi arborei a carattere diffuso;
- Vegetazione presente lungo la scarpata della ferrovia.

Siepe arborea ed elementi arborei a carattere diffuso

Lungo il fosso che fiancheggia la strada di accesso al progetto si trova una siepe arborea che probabilmente in origine era un filare di gelso in quanto si ritrovano diverse piante a distanze regolari, dove si notano i segni della capitozzatura. Attualmente tale specie è inglobata in una siepe a dominanza di olmo (*Ulmus minor*) che risulta oggetto di tagli legati alla gestione della funzione idraulica del fosso stesso. Proseguendo verso il sito di variante si trovano, leggermente distanti dalla siepe, due esemplari secolari di roverella (*Quercus pubescens*).

Foto: 2.2/4: Gelso (*Morus alba*)

Nella tabella che segue si riporta il risultato del rilievo della siepe e delle piante isolate che seguono.

lato ovest					
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	12	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	8	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	12	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	14	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	11	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	9	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	10	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	6	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	10	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	5	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	8	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	5	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	9	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	7	origine agamica (da ceppaia)		
olmo	Ulmus minor	12	origine agamica (da ceppaia)		

olmo	Ulmus minor	6	origine agamica (da ceppaia)	
roverella	Quercus pubescens	18	origine agamica (da ceppaia)	
roverella	Quercus pubescens	18	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	11	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	9	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	6	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)	
gelso	Morus nigra	73	origine gamica	
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	3	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	4	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	7	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	8	origine agamica (da ceppaia)	
olmo	Ulmus minor	10	origine agamica (da ceppaia)	
gelso	Morus nigra	75	origine gamica	

Lato est: roverella (*Quercus pubescens*), origine agamica, diam. 95cm

Di fronte, lato aviosuperficie: roverella (*Quercus pubescens*), origine agamica, diam. 80,5cm



Foto 2.2/5: Siepe biplana a dominanza di olmo (*Ulmus minor*), con presenza di gelso e roverella.



Foto 2.2/6: Siepe biplana a dominanza di olmo (*Ulmus minor*), con presenza di gelso e roverella.



Foto 2.2/7: Piante secolari di roverella (*Quercus pubescens*)

Vegetazione presente lungo la scarpata della ferrovia

Tale unità fisionomica si riscontra lungo la scarpata della ferrovia che costeggia il perimetro nord dell'area di variante.

La composizione floristica è mista, si rileva un nucleo di canna comune (*Arundo donax*), robinia (*Robinia pseudoacacia*), olmo (*Ulmus minor*), roverella (*Quercus pubescens*). Tra le arbustive si nota *Ligustrum vulgare*, *Prunus spinosa*, *Cornus sanguinea*, *Rosa canina*, *Clematis vitalba*.



Fig. 2.2/8, 2.2/9: Siepe in corrispondenza della scarpata ferroviaria. L'altezza della siepe è tale da ridurre la visuale del sito di variante dal treno.

2.3 Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo

L'ambiente idrico del comparto si caratterizza per la presenza, in corrispondenza del limite

2.3.1 Inquadramento geologico e geomorfologico

L'area oggetto di studio è situata sulla sinistra idrografica del fiume Chienti, nell'intervallo stratigrafico compreso tra 174 e 178 m s.l.m. circa 1,3 Km ad est dell'uscita della Superstrada "Tolentino Zona Industriale". Rispetto all'alveo attuale del fiume Chienti, l'area in esame si trova ad una altezza di circa 20÷25 metri circa e ad una distanza minima > 900 metri. Il progetto è ubicato nel Comune di Tolentino in c.da Rancia sull'area distinta al catasto terreni al Foglio 21 particelle, porzione di 13,14,15,27 per una superficie di mq 52.000, nelle disponibilità del committente Avio Club Macerata grazie ad un regolare contratto di locazione della durata di 18 anni rinnovabile.

La morfologia della zona in esame si presenta pressoché pianeggiante. L'area in esame insiste infatti sui depositi alluvionali del III° ordine dei terrazzi fluviali sedimentati dal fiume Chienti (Fig. 2.3/2). L'origine della morfologia terrazzata risale all'inizio dell'Era Quaternaria, quando l'alternarsi di fasi climatiche più o meno fredde (glaciali ed interglaciali) provocò imponenti fenomeni di sovralluvionamento seguiti da intense fasi erosive in conseguenza delle oscillazioni del livello di base del fiume. Le alluvioni deposte, nella parte mediana-basale, sono costituite prevalentemente da ghiaie-sabbiose i cui elementi provengono dall'erosione della dorsale carbonatica Umbro-Marchigiana e Marchigiana; intercalate ai depositi ghiaiosi e nella parte alta del materasso alluvionale, sono presenti lenti di materiale a granulometria più fine come sabbie, limi ed argille provenienti dallo smantellamento delle vicine aree collinari.

Il substrato geologico del materasso alluvionale è di età Pliocenica ed è costituito da una successione marina di argille grigio/azzurre (Formazione delle Argille Azzurre - Zancleano p.p. – Santerniano).

Dal punto di vista geomorfologico (Fig. 2.3/3), in particolare, l'area su cui insiste il sito in oggetto presentandosi sub-pianeggiante, non mostra problemi di stabilità del versante. Non si rilevano infatti dissesti riconducibili all'opera della gravità.

Per quanto riguarda forme, depositi e processi legati all'azione delle acque correnti superficiali, nella zona in esame e nelle immediate vicinanze si possono individuare solamente i depositi alluvionali terrazzati. Sono assenti infatti fenomeni quali l'erosione areale, il ruscellamento concentrato, le scarpate di erosione fluviale attive, ecc., in quanto grazie soprattutto al ridotto gradiente topografico gran parte delle acque di origine meteorica si infiltrano nel sottosuolo.

Per quanto riguarda i rischi di esondazione, le osservazioni dirette effettuate contemporaneamente a due eventi di piena piuttosto consistenti verificatisi, ambedue nel mese di dicembre degli anni 1998 e 1999, nonché la piena occorsa agli inizi del mese di marzo 2011 e le informazioni raccolte dalle testimonianze dei residenti più anziani della zona, fanno escludere il pericolo di esondazione del tratto di piana su cui insiste il sito in oggetto; anche dall'esame della cartografia del P.A.I. della Regione Marche (Tavola IV) il sito in questione non ricade all'interno delle aree esondabili.

Conformità con il PAI

Da quanto sopra esposto l'area interessata dall'Aviosuperficie in progetto nonché le attività svolte al suo interno, sono conformi e compatibili con la perimetrazione ed il quadro normativo delle N.T.A. del P.A.I. della Regione Marche.

2.3.2 Caratterizzazione litostratigrafica

Per ricreare la successione litostratigrafica dei terreni sottostanti l'aviosuperficie in progetto, si è ritenuto opportuno eseguire n.2 sondaggi geognostici, la cui ubicazione è riportata nella Tavola V allegata alla relazione specialistica.

Dall'alto verso il basso si riscontrano i seguenti litotipi:

a) Terreno agrario costituito da limi argilloso-sabbiosi con sostanza organica ed humus. Lo spessore è mediamente pari a circa 0.4 m.

b) Depositi alluvionali a granulometria prevalentemente fine: limi argillosi e limi sabbiosi color marrone +/- chiaro asciutti e mediamente consistenti, a luoghi tendenti a sabbie limose nocciola asciutte e mediamente addensate. Il grado di permeabilità saturo può essere definito basso.

Si rinvencono fino alla profondità massima di circa -5.2 m (S1) ÷ -6.0 m (S2) rispetto la quota del p.c. attuale.

c) Depositi alluvionali a granulometria prevalentemente medio-grossolana: ghiaie e ghiaie sabbiose con ciottoli, con granuli a basso indice di arrotondamento, con matrice sabbioso-limosa +/- abbondante. I clasti sono di natura calcareo-marnosa e subordinatamente calcarea; sono presenti alcuni elementi silicei di maggiori dimensioni. Tali depositi sono caratterizzati da un buon grado di addensamento. Al momento dell'intercettazione della falda acquifera (-22 m in S1. Dati riferiti al 20/09/2016: periodo di magra) si registrano modeste venute idriche. All'interno si rinvencono sottili intercalazioni di orizzonti e/o lenti di depositi a granulometria prevalentemente fine.

Il substrato, rappresentato in questa zona da argille siltose sovraconsolidate color grigio/azzurro (Formazione delle Argille Azzurre), non è stato intercettato in quanto rinvenibile a profondità > 24 m.

2.3.3 Idrografia e idrogeologia

L'area in esame è ubicata sulla sinistra idrografica del fiume Chienti, nella zona della superficie del terrazzo del III^a ordine circa 1 Km a valle della confluenza con il fosso Rotondo. L'idrografia superficiale naturale della zona è poco sviluppata in relazione alla morfologia pressoché pianeggiante che caratterizza la zona in studio che favorisce l'infiltrazione nel sottosuolo della quasi totalità delle acque meteoriche. Nella zona sono stati effettuati anche lavori di regimazione delle acque di pioggia a ridosso della linea ferroviaria e della Strada Provinciale.

Per quanto riguarda le acque sotterranee, durante l'esecuzione dei sondaggi geognostici sono state registrate modeste venute idriche giunti alla profondità di circa -22 m in S1 (dati riferiti al 20/09/2016: periodo di magra). La falda acquifera in questione risulta essere caratterizzata da bassa trasmissività, in quanto marginale (cioè spostata verso nord) e "sospesa" rispetto alla piana alluvionale del fiume Chienti e quindi costantemente drenata per l'intero anno idrologico.

La falda acquifera al di sotto dell'aviosuperficie in progetto, risulta comunque relativamente protetta da eventuali inquinanti che possono venire rilasciati accidentalmente sulla superficie del suolo, per la presenza su tutta l'area in oggetto, dell'orizzonte di limi argillosi e limi sabbiosi a bassa permeabilità (litotipo "b") che contribuiscono a rallentare considerevolmente, se non addirittura bloccare, i flussi idrici verticali.

Detta falda è sfruttata a luoghi, nei punti di più apprezzabile produttività, con pozzi a scavo per l'irrigazione degli orti e dei giardini della zona durante il periodo estivo.

2.3.4 Pericolosità sismica locale

La recente normativa sismica italiana [Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica" (GU n. 105 del 8.5.2003) e successiva Ordinanza del PCM n. 3316 del 2 ottobre 2003 (GU n. 236 del 10.10.2003) contenente modifiche ed integrazioni alla precedente Ordinanza] classifica i Comuni del territorio nazionale in quattro zone sismiche, ognuna individuata secondo valori di

accelerazione di picco orizzontale del suolo (a_g), con probabilità di superamento del 10% in 50 anni, secondo lo schema riportato nella seguente tabella (Tab. 2.3/1):

Tab. 2.3/1: Zone sismiche e valori di accelerazione di picco orizzontale del suolo (a_g), con probabilità di superamento del 10% in 50 anni

ZONA	accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni [a_g/g]	accelerazione orizzontale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico (Norme Tecniche) [a_g/g]
1	> 0,25	0,35
2	0,15-0,25	0,25
3	0,05-0,15	0,15
4	< 0,05	0,05

Si specifica, inoltre, che il Comune di Tolentino sulla base della nuova classificazione sismica del territorio nazionale risulta sismico con classe 2

Proposta di nuova classificazione sismica

(a seguito della sequenza sismica Umbria-Marche 1997 e sulla base della carta delle intensità macrosismiche) Recepita dall'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri 3274/2003 e contenuta nelle nuove "Norme Tecniche sulle Costruzioni"

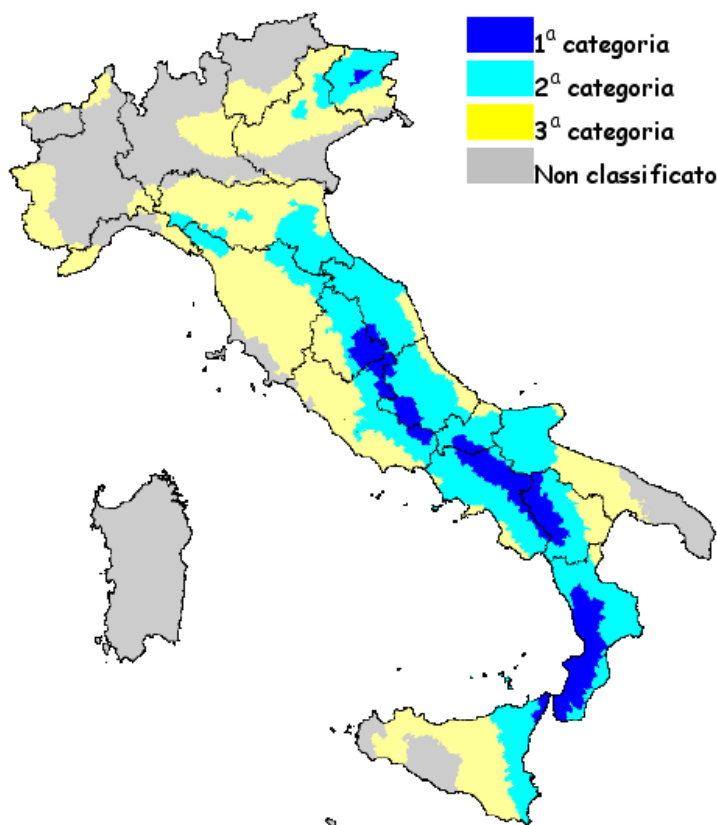


Fig. 2.3/1: Classificazione Sismica del Territorio Nazionale

Categorie di sottosuolo

Con riferimento al Testo Unico – Norme tecniche per le costruzioni (DM 14/01/2008), è stato stimato a titolo indicativo il valore della V_{s30} (velocità media di propagazione entro 30 metri di profondità delle onde di taglio), parametro necessario per la definizione delle categorie di profilo stratigrafico del suolo di fondazione ai fini della definizione dell'azione sismica di

progetto. Nel caso dei terreni presenti nella zona ove ricade l'aviosuperficie in progetto, essi si possono attribuire in questa fase di studio, alla categoria "C" – Depositi di sabbie e ghiaie mediamente addensate, o di argille di media rigidezza, con spessori variabili da diverse decine fino a centinaia di metri, caratterizzati da valori di Vs30 compresi tra 180 e 360 m/s ($15 < N_{spt} > 50$, $70 < c_u < 250$ kpa).

Si raccomanda comunque in sede di progettazione esecutiva di eventuali ulteriori singole opere di eseguire indagini geofisiche in situ per la misura diretta delle VS30 e dei principali moduli elastici dinamici.

Tempo di ritorno del terremoto di riferimento e parametri di pericolosità sismica

Parametri sismici

determinati con GeoStru PS <http://www.geostru.com/geoapp>

Le coordinate geografiche espresse in questo file sono in ED50

Tipo di elaborazione: Stabilità dei pendii

Sito in esame.

latitudine: 43,236628 [°]

longitudine: 13,357378 [°]

Classe d'uso: II. Costruzioni il cui uso preveda normali affollamenti, senza contenuti pericolosi per l'ambiente e senza funzioni pubbliche e sociali essenziali. Industrie con attività non pericolose per l'ambiente. Ponti, opere infrastrutturali, reti viarie non ricadenti in Classe d'uso III o in Classe d'uso IV, reti ferroviarie la cui interruzione non provochi situazioni di emergenza. Dighe il cui collasso non provochi conseguenze rilevanti.

Vita nominale: 50 [anni]

Tipo di interpolazione: Media ponderata

Siti di riferimento.

	ID	Latitudine [°]	Longitudine [°]	Distanza [m]
Sito 1	22531	43,234870	13,352770	421,4
Sito 2	22532	43,234930	13,421400	5189,8
Sito 3	22310	43,284930	13,421350	7462,0
Sito 4	22309	43,284870	13,352650	5378,0

Parametri sismici

Categoria sottosuolo: C

Categoria topografica: T1

Periodo di riferimento: 50 anni

Coefficiente c_u : 1

	Prob. superament o [%]	Tr [anni]	ag [g]	Fo [-]	Tc* [s]
Operatività (SLO)	81	30	0,056	2,459	0,273

Danno (SLD)	63	50	0,070	2,441	0,291
Salvaguardia della vita (SLV)	10	475	0,174	2,436	0,336
Prevenzione dal collasso (SLC)	5	975	0,226	2,466	0,343

Coefficienti Sismici

	Ss [-]	Cc [-]	St [-]	Kh [-]	Kv [-]	Amax [m/s ²]	Beta [-]
SLO	--	--	--	0,012	0,006	0,600	0,200
SLD	--	--	--	0,012	0,006	0,600	0,200
SLV	--	--	--	0,015	0,007	0,600	0,240
SLC	--	--	--	0,017	0,009	0,600	0,280

Geostru software - www.geostru.com

Categorie topografiche

In base alla Tabella 3.2.IV – Categorie topografiche (Testo Unico per le costruzioni in zone sismiche – D.M. 14/01/2008) che individua n.4 categorie caratteristiche della superficie topografica:

- T1 Superficie pianeggiante, pendii e rilievi isolati con inclinazione media $i \leq 15^\circ$
- T2 Pendii con inclinazione media $i > 15^\circ$
- T3 Rilievi con larghezza in cresta molto minore che alla base e inclinazione media $15^\circ \leq i \leq 30^\circ$
- T4 Rilievi con larghezza in cresta molto minore che alla base e inclinazione media $i > 30^\circ$

La zona in esame appartiene alla categoria caratteristica T1.

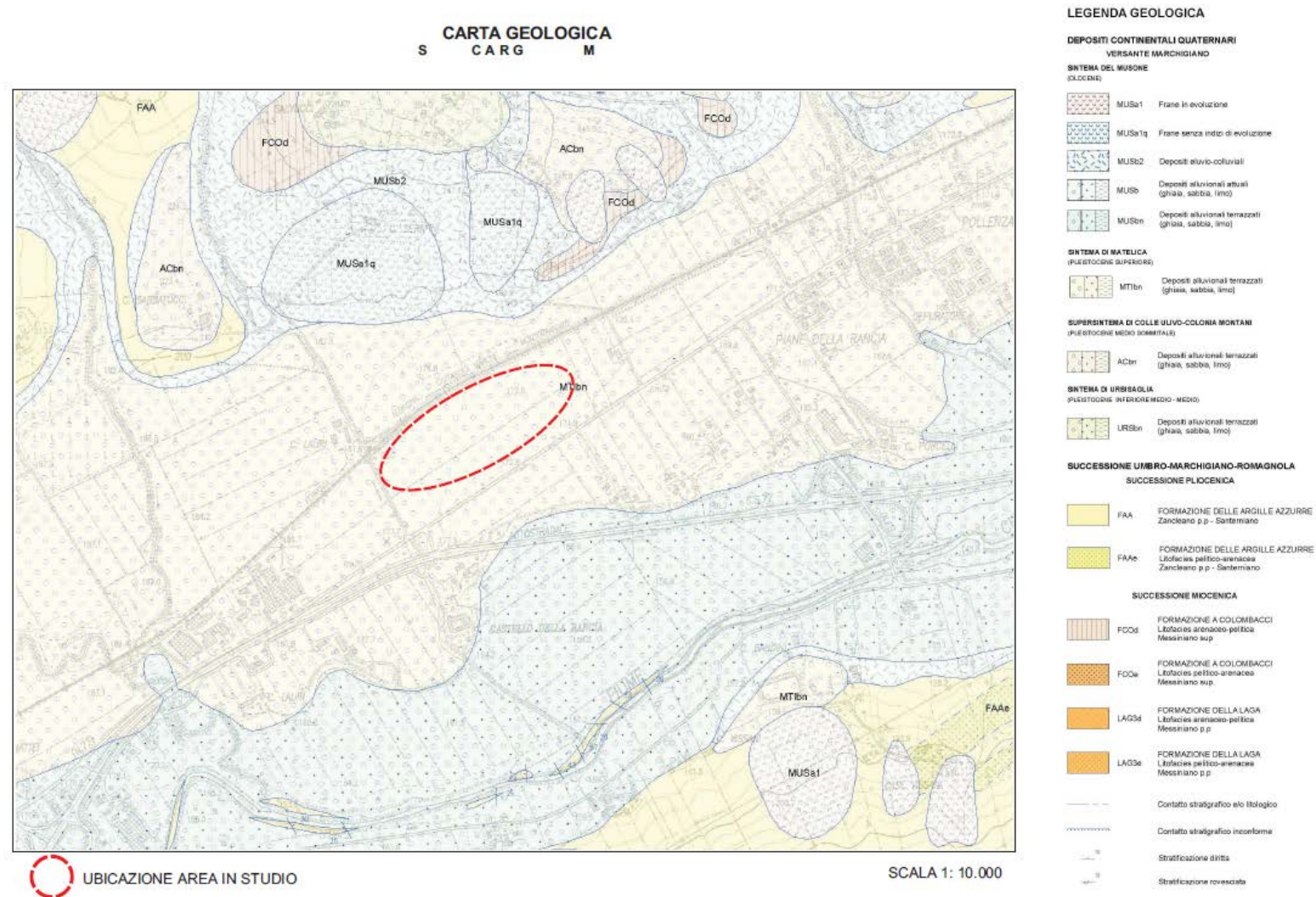


Fig. 2.3/2

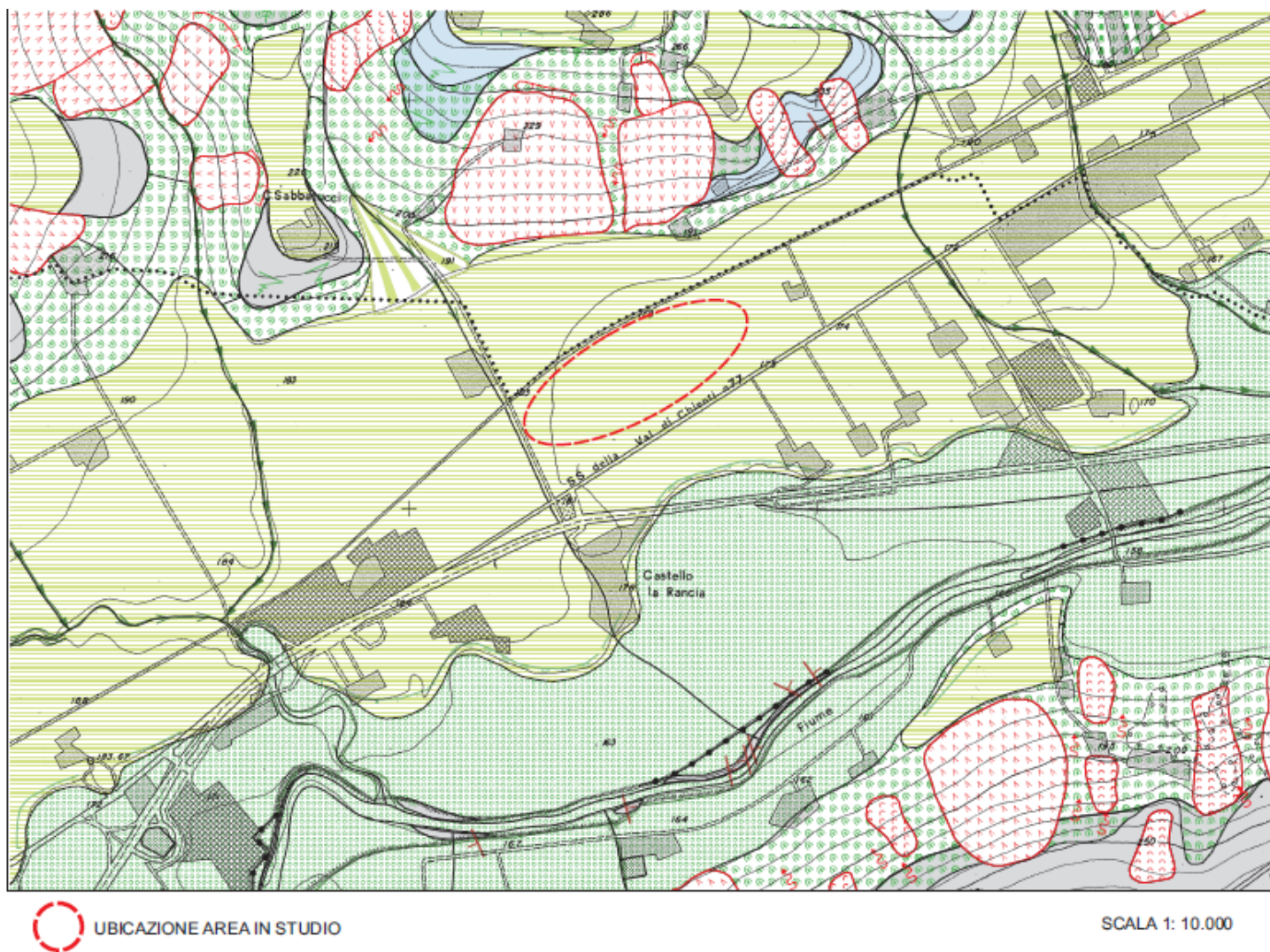
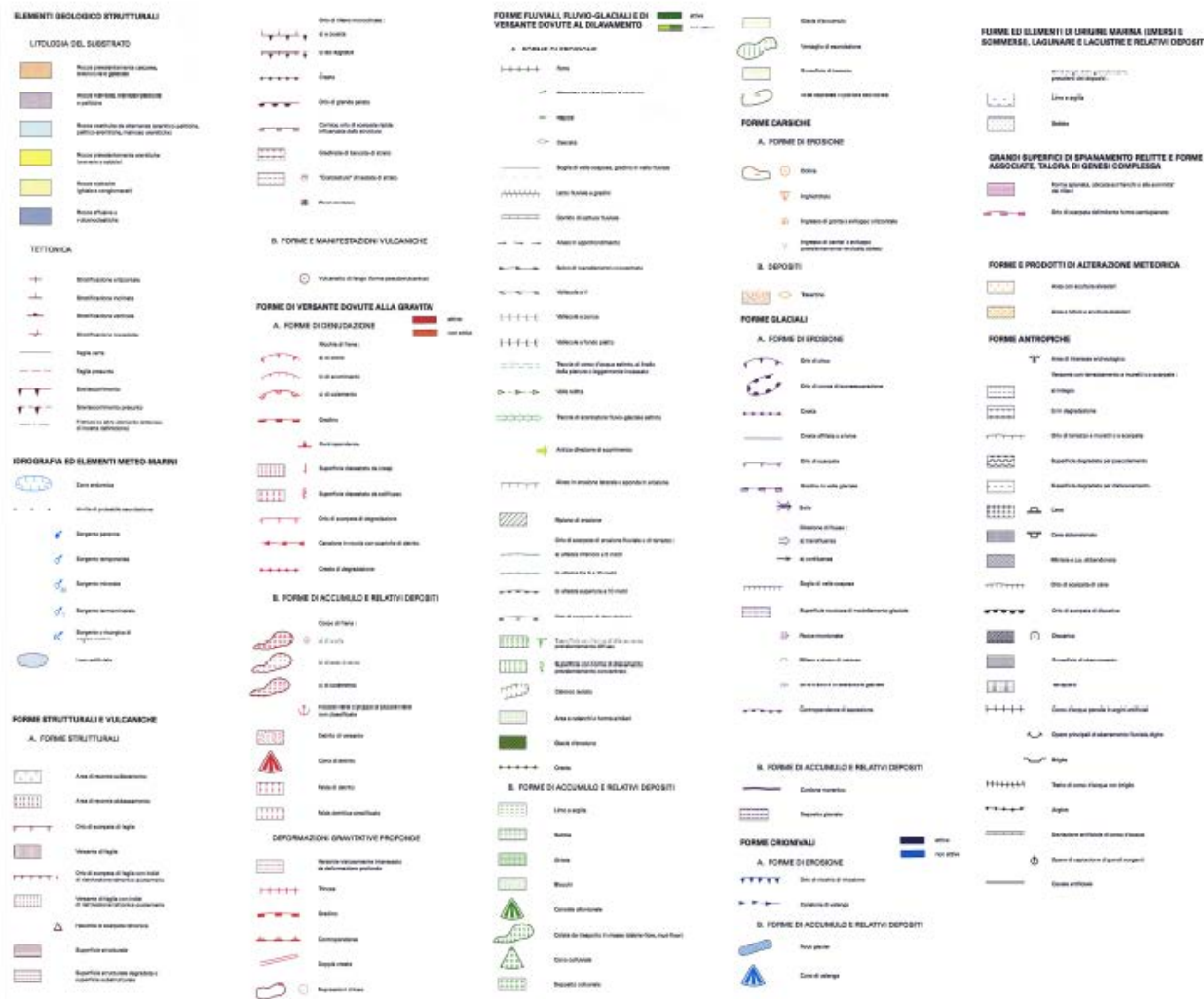
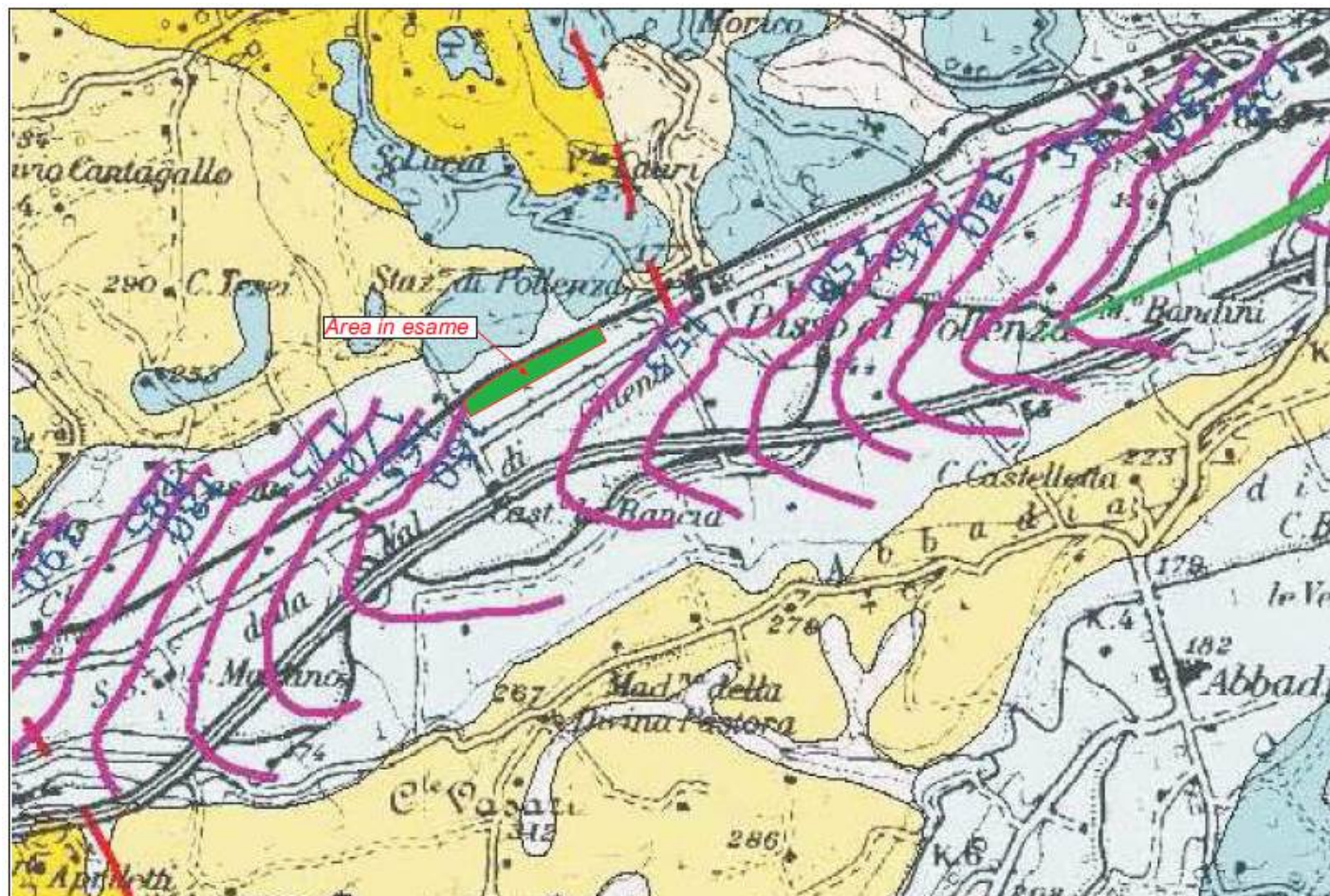


Fig. 2.3/3: Carta geomorfologica - (Stralcio Carta geomorfologica Regione Marche)





CNR / GRUPPO NAZIONALE PER LA DIFESA DALLE CATASTROFI IDROGEOLOGICHE
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ANCONA - REGIONE MARCHE
LINEA 4: Valutazione della Vulnerabilità degli Acquedotti
Lavoro svolto dall'unità operativa n° 10/N - (Resp. Prof. T. NANNI)

SCHEMA IDROGEOLOGICO DELLA REGIONE MARCHE

COORDINAMENTO: T. NANNI¹, P. VIVALDA²
C. FOLCHI VICI D'ARCEVIA³, T. NANNI¹, S. PALPACELLI³, A. SICILIANI⁴, F. VITA⁵ & P. VIVALDA²
Contratti nn. 9602909 PF42 - 97 00350 PF42
SCALA 1:100.000

Fig. 2.3/4: Stralcio Schema idrogeologico delle Marche

2.5 Paesaggio

2.5.1 Metodologia di lavoro

La struttura del territorio influisce sui processi ecologici delle popolazioni (animali e umane) che lo abitano e lo formano (vegetali), come pure sul comportamento funzionale dell'intero sistema ecologico, ossia sui rapporti dinamici fra le sue componenti (biotipi naturali, macchie boscate, campi, filari, insediamenti, fiumi, ecc.).

Da qui nasce l'esigenza di prendere in esame direttamente lo studio del paesaggio inteso come sistema di ecosistemi fra loro integrati.

Il paesaggio va quindi percepito in una visione tridimensionale come complesso di forme del terreno, di coperture vegetali ed anche di aspetti evidenti della fauna e delle opere dell'uomo. Tutte queste componenti vanno considerate attraverso le relazioni che le collegano e risulta perciò importante sottolineare la capacità di autorganizzazione del sistema paesaggio. La vegetazione, la fauna e la comunità umana sono tutte componenti autorganizzanti per cui, mantenuti immutati gli input energetici e le condizioni al contorno, il paesaggio tende a trasformarsi per una propria dinamica interna.

La tendenza alla trasformazione è causata dalla componente biotica (vegetazione e fauna) che interagisce con l'uomo: l'elemento biotico tende ad accumulare ordine che si rende evidente, ad esempio, attraverso l'espansione della vegetazione forestale, mentre l'uomo può esercitare un'azione che, caso per caso, può portare ordine o disordine nel sistema. Un accumulo di ordine per cause naturali si può avere dove l'azione antropica non si esercita più su una certa area o dove questa diventa progressivamente meno incisiva (caso abbastanza raro). Contrariamente si ha aumento di disordine per la formazione, ad esempio, di paesaggi colturali attraverso l'adozione di normative che hanno una forte potenzialità di modifica del paesaggio (es. le trasformazioni provocate dal riassetto fondiario), attraverso la meccanizzazione dell'agricoltura che riduce drasticamente la vegetazione legnosa, con conseguente variazione di morfologia e perdita di biodiversità, o ancora attraverso la realizzazione di grandi opere pubbliche, la diffusione di sostanze chimiche, ecc.

In sintesi, il concetto di paesaggio deriva dall'atteggiamento dell'uomo verso la natura.

Gli interventi sul paesaggio attraverso la chimica, la tecnologia ed una legislazione legata a criteri di dominio e sfruttamento, portano ad una dissipazione dell'ordine naturale accumulato nel paesaggio stesso. In futuro, il modo migliore per l'uomo di intervenire sulla formazione del paesaggio, sarebbe quello di non agire; i settori in cui l'azione umana ha ancora senso sono il "valore didattico e il restauro".

Per quanto concerne il valore didattico, va ricordato che il paesaggio, rappresenta una sintesi tra i fattori ambientali del "bios" e dell'uomo, costituendo un oggetto di studio di massimo interesse per educare ad un giusto inserimento dell'uomo nell'ambiente. L'altro aspetto importante è quello del restauro ambientale: malgrado l'esperienza italiana in questo settore non raggiunga ancora il livello di altri paesi europei (ad esempio Germania, Svizzera, ecc.), il restauro ambientale sta diventando una pratica sempre più attuale, tanto da essere considerata nella definizione dei progetti che potrebbero avere un potenziale impatto sull'ambiente, non solo per limitarne gli effetti ma per essere il punto di partenza per una più ampia azione di riqualificazione paesaggistica e territoriale.

2.5.1 Metodologia di lavoro

L'analisi paesaggistica è stata eseguita con lo scopo di identificare e descrivere le Unità di Paesaggio presenti sul territorio.

Il metodo di analisi si fonda, come accennato in premessa, sull'interpretazione non solo estetica del territorio, ma sulla lettura della realtà per insiemi funzionali costituiti da elementi che interagiscono tra loro e con la realtà esterna al sistema stesso.

L'individuazione delle Unità di Paesaggio consente di suddividere il territorio in aree omogenee dal punto di vista fisico-biologico (morfologia e vegetazione) e antropico (uso del suolo), al fine di giungere alla stima dell'impatto e alla conseguente definizione delle opere di mitigazione.

Lo schema di lavoro si articola nelle seguenti fasi:

- Analisi morfologica: definizione dei caratteri morfologici puntuali e della conformazione generale del territorio;
- Analisi della vegetazione e dell'uso del suolo: definizione delle caratteristiche antropiche e naturalistiche del territorio (sulla base degli studi specifici per questa componente ambientale);
- Individuazione ed analisi delle Unità di Paesaggio: definizione e delimitazione di ambiti territoriali aventi specifiche, distintive ed omogenee caratteristiche di formazione ed evoluzione (in prevalenza assetto morfologico e uso del suolo).

2.5.2 Paesaggi rilevati

Le unità di paesaggio che vengono di seguito descritte sono quelle che maggiormente tipizzano il paesaggio del territorio nel quale ricade il sito di progetto.

UNITA' DI PAESAGGIO

- Ambito collinare delle colline di Tolentino-Pollenza-Urbisaglia;
- Ambito della media valle del Chienti.

2.5.2.1 Descrizione delle Unità di Paesaggio

Ambito collinare di Tolentino-Pollenza-Urbisaglia

E' il paesaggio delle aree collinari che delimitano la pianura del Chienti. Il paesaggio si caratterizza per una morfologia varia ed un uso del suolo a carattere estensivo con presenza di elementi diffusi del paesaggio agrario.

Gli ambiti collinari in sinistra idrografia sono caratterizzati da una dominanza delle colture erbacee ed i campi sono ampi e poveri di elementi vegetali. Gli unici serbatoi di biodiversità sono localizzati in corrispondenza della rete idrografica di diverso ordine, delimitata da vegetazione ripariale.

In destra idrografica la morfologia è più aspra con ampie zone soggette a fenomeni erosivi. Questo ha preservato lembi boscati e macchie in corrispondenza delle zone idrogeologicamente più problematiche per l'uso agricolo ed ha favorito la diffusione delle colture arboree, soprattutto olivi, soprattutto in consociazione con le specie erbacee.

Ambito della media valle del Chienti

A differenza della valle del Potenza, quella del Chienti è più ampia e questo ha favorito nel tempo un aumento degli insediamenti urbani ed un maggior sviluppo infrastrutturale che hanno sottratto ampie porzioni di terreno agricolo di elevata capacità d'uso.

Il paesaggio della pianura alluvionale è caratterizzato da una monotonia di colori, in quanto prevalgono i seminativi e la vegetazione naturale è relegata in corrispondenza del fiume Chienti che rappresenta il corridoio ecologico principale del Comprensorio. Nelle colline circostanti il paesaggio è più vario in quanto si arricchisce di elementi vegetali a carattere diffuso e di una rete di microconnessioni secondarie, importanti per il mantenimento della biodiversità.

L'uso del suolo si diversifica per la presenza dei seminativi arborati e delle colture arboree che si alternano ai seminativi.

Dal punto di vista storico-culturale si segnala il Castello della Rancia, in comune di Tolentino, restaurato e sede di un museo Napoleonico. Esso è parte integrante della Riserva naturale dell'Abbadia di Fiastra.

Il castello deve il suo nome ad un preesistente deposito di grano (denominato "grancia" dal latino granica e dal francese grange) utilizzato dai monaci cistercensi dell'Abbadia di Chiaravalle di Fiastra alla fine del XII secolo. I lavori di ristrutturazione e trasformazione in fortezza furono realizzati tra il 1353 e il 1357 dall'architetto Andrea Beltrami da Como per ordine di



Rodolfo II da Varano di Camerino, il quale aveva intuito le grandi potenzialità della grancia dal punto di vista strategico militare. Il Castello di forma quadrilatera, presenta l'ingresso controllato da una torre portaia. Domina tutto il mastio, alto 25 metri.

Quando i Gesuiti si insediarono all'Abbadia di Fiastra nel 1581, il Castello perse le sue connotazioni militari e venne riorganizzato come grande casa colonica adibita all'ospitalità e al ristoro dei pellegrini. Nel 1782 il Papa Pio VI sostò nei pressi della Rancia e in questa occasione concesse tutti i beni dell'Abbadia di Fiastra, compreso anche il castello, alla nobile famiglia Bandini la cui ultima discendente, Maria Sofia Gravina di Ramacca, nel 1974 lo cedette al Comune di Tolentino, oggi attuale proprietario. Si trova a 5 Km dal centro di Tolentino. Al suo interno ospita il Museo Civico Archeologico intitolato a "Aristide Gentiloni Silveri".

Il castello, di forma quadrangolare, è composto da una cinta merlata rafforzata da tre torri angolari. A difesa dell'ingresso principale del castello si eleva una delle torri a cui si accedeva mediante un ponte levatoio, sostituito in seguito da uno in muratura.

Il mastio, nucleo originario della preesistente grancia, è alto circa 30 metri ed è costituito da quattro piani, di cui i primi tre sono voltati a crociera. Al secondo piano, fornito di un ampio camino e raggiungibile tramite una scala a chiocciola in pietra, si trovava l'alloggio del granciaro e poi del castellano.

Il piano seminterrato del mastio, illuminato da due alte feritoie a bocca di lupo, fu un tempo usato come prigione come indicano i grossi anelli in ferro infissi alle pareti.



Su due lati adiacenti della corte, provvista al centro di una profondissima cisterna, si innalzano due porticati con archi a tutto sesto sorretti da pilastri cilindrici in laterizio. Al primo piano un altro porticato affianca un ampio salone, probabilmente la parte del castello che aveva funzione di residenza. Dal cortile si accede a una cappellina barocca eretta dai Gesuiti.

Testimonianze non confermate sostengono l'esistenza, al centro del cortile, di un'altra cisterna dove sembra vennero sepolti molti dei caduti durante la Battaglia della Rancia nel 1815. Secondo la tradizione esisterebbe inoltre una galleria medievale che dovrebbe congiungere il Castello alla Basilica di S. Nicola.

Il 2 e il 3 maggio 1815 l'armata di Gioacchino Murat, re di Napoli, si scontra contro l'armata imperiale austriaca comandata dal barone Federico Bianchi. Due secoli or sono Tolentino divenne uno degli ombelichi del mondo Bonapartiano. Il 19 febbraio 1797 gli ambasciatori pontifici firmarono qui un rovinoso trattato di pace con Napoleone, che s'era portato dietro 15 mila uomini armati fino

ai denti per intimorire Pio VI.

Altro elemento di interesse è il percorso della via Lauretana, con la 6° tappa, Tolentino-Macerata, che passa lungo la valle del Chienti.

Nella figura che segue si riporta il percorso. Esso si sviluppa in destra al fiume Chienti, in una zona dalla quale il sito di progetto non è visibile.

Attualmente il percorso parte da Roma e tocca località come Assisi, Spello, Colfiorito, Serravalle del Chienti, Camerino, Caccamo, Tolentino, Macerata, Recanati e Tolentino.

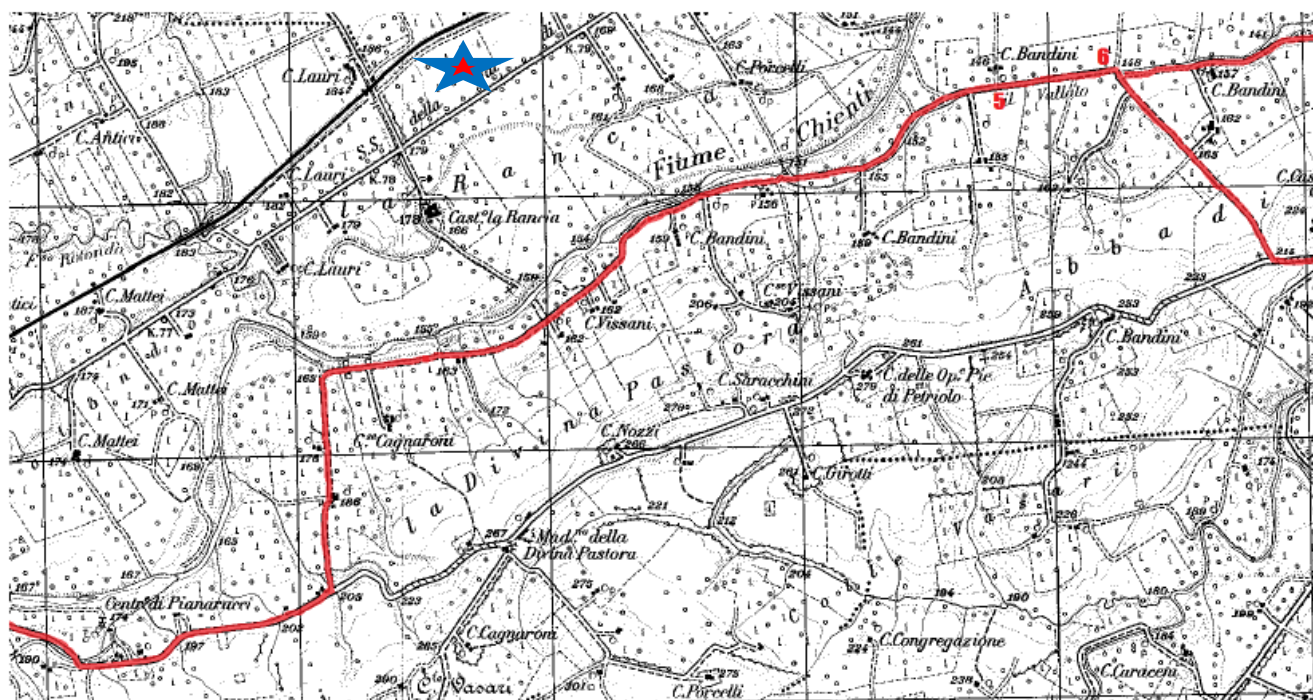
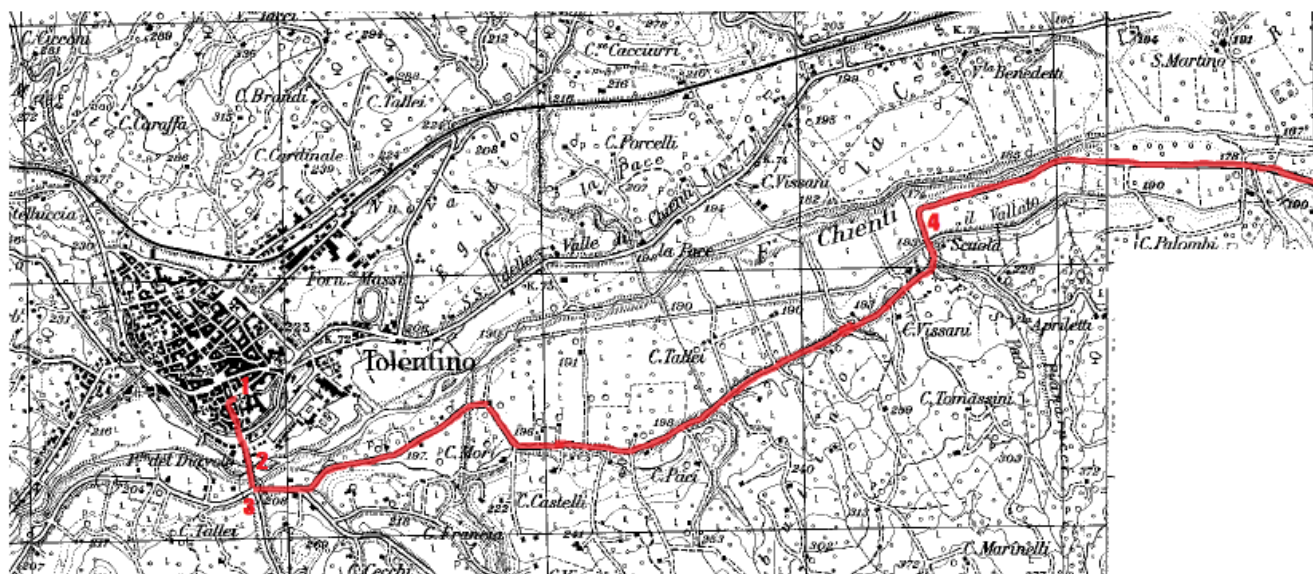
In questo percorso ci sono alcune varianti che, per la tappa di interesse, toccano Pollenza, risalendo da Pollenza scalo, circa un chilometro più a sud rispetto al sito di progetto, e Abbazia di Fiastra.

SESTA TAPPA

TOLENTINO-MACERATA

KM 22 – 5h30' (KM 26 - 6h30' deviazione per Abbazia di Fiastra)

Riferimento cartografico: IGM 124 I S.O. Tolentino - 124 I S.E. Urbisaglia – 124 I N.E. Macerata ovest – 125 IV N.O. Macerata est



Dal Convento di San Nicola (1) si prende a destra Via Bezzi e poi Via del Ponte, che conduce dall'altra parte del fiume Chienti, attraverso il Ponte del Diavolo (2); poco più avanti, si svolta a sinistra per Contrada Pianciano (3), che prosegue in Contrada Ributino. La si segue per circa due chilometri e mezzo, passando due volte sotto la quattro corsie. La strada prosegue sempre diritta come Contrada Pianarucci (4), poi come Contrada Divina Pastora (5) e infine come Contrada Abbazia di Fiastra (6), che conduce all'incrocio con la SP 78 (7).

Fig. 2.5/1: Percorso della 6° tappa della Via Lauretana. Esso si sviluppa in destra al fiume Chienti, in una zona dove il sito di progetto, rappresentato con una stella, non è visibile.

2.6 Rumore

Nel presente paragrafo viene riportata una sintesi delle valutazioni effettuate (cfr. relazioni tecniche n° 265/16 VIA e 120/17 VIA) alle quali si rimanda per ogni approfondimento.

Descrizione del progetto di intervento

L'aviosuperficie è sita in località Piane della Rancia, in un'area prospiciente l'omonimo Castello compresa tra la strada provinciale SP77 e la linea ferroviaria Civitanova Marche – Fabriano.

L'area dell'aviosuperficie risulta circondata da terreni utilizzati per attività agricola.

L'aviosuperficie sarà utilizzata dai soci sia dell'Associazione Avio Club Macerata che di eventuali altri club di volo che instaureranno rapporti di collaborazione con l'Associazione, nonché per attività di scuola di volo. Tutte le attività si svolgono esclusivamente nel periodo diurno, prevalentemente nel pomeriggio ed esclusivamente nelle ore di luce.

L'aviosuperficie sarà realizzata in terra battuta naturale inerata. Gli aereomobili che di norma opereranno sono del tipo ultraleggero biposto, con motori da 1200 - 1500 cc a benzina. Essa sarà utilizzata anche quale eliporto per la protezione civile e per eliambulanze e come area di servizio delle forze dell'ordine. In Fig. 2.6/1 è riportata la planimetria dell'area oggetto di indagine con indicazione dell'aviosuperficie.

Inquadramento acustico del territorio

L'area di intervento ricade nel territorio del comune di Tolentino. L'area circostante l'aviosuperficie, nella quale sono collocati i recettori potenzialmente influenzati dall'attività della stessa, ricade in parte nel territorio del comune di Tolentino ed in parte in quello del comune di Pollenza.

Entrambi i comuni di Tolentino e Pollenza hanno provveduto alla classificazione acustica del territorio comunale.

L'area dell'aviosuperficie ed i recettori R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R8, R13 sono nel territorio del comune di Tolentino, e ricadono nella classe di destinazione d'uso del territorio Classe "IV – aree ad intensa attività umana", i cui limiti sono:

- Emissione: 60 dB(A) nel periodo diurno e 50 dB(A) nel periodo notturno
- Immissione: 65 dB(A) nel periodo diurno e 55 dB(A) nel periodo notturno

I recettori R9, R10, R11, R12 sono nel territorio del comune di Pollenza, e ricadono nella classe di destinazione d'uso del territorio Classe "III – aree di tipo misto", i cui limiti sono:

- Emissione: 55 dB(A) nel periodo diurno e 45 dB(A) nel periodo notturno
- Immissione: 60 dB(A) nel periodo diurno e 50 dB(A) nel periodo notturno

L'area di intervento ricade inoltre all'interno della fascia A di pertinenza ferroviaria i cui limiti, per recettori diversi da scuole, ospedali, case di cura e riposo, sono:

- 70 dB(A) nel periodo diurno e 60 dB(A) nel periodo notturno

In Fig. 2.6/2.a, 2.6/2.b è riportato lo stralcio della zonizzazione acustica del territorio per l'area oggetto di indagine.

Legislazione specifica per le aviosuperfici ed avioporti

Per le avio superfici ed avio porti la norma di riferimento in materia di impatto acustico è costituita dal regolamento per le attività motoristiche di cui D.P.R. 304/2001 (ai sensi delle

modifiche introdotte dal così detto “decreto del fare” - art. 25 comma 11 quater della L. 98/2013).

Sulla base di detto regolamento per le avio superfici ed avio porti:

- non si applicano i valori limite di immissione differenziale definiti dal D.P.C.M. 14/11/97;
- al di fuori del sedime, fatti salvi i limiti derivanti dalla zonizzazione comunale, devono essere rispettati, per nuove avio superfici/avio porti, i seguenti limiti di immissione:
 - 70 dB(A) Leq orario in qualunque ora del periodo diurno
 - 60 dB(A) Leq orario in qualunque ora del periodo notturno

Confronto con i limiti di riferimento

Nelle seguenti tabelle 2.6/1, 2.6/2, e 2.6/3 è riportato il confronto tra i livelli di pressione sonora calcolati per l'esercizio dell'aviosuperficie con aeromobili ed i limiti di legge applicabili all'area oggetto di indagine.

Ai fini del confronto tutti i valori sono stati arrotondati di 0.5 dB(A) così come previsto al p.to 3 dell'Allegato B del Decreto Ministeriale del 16/03/1998.

Come già ricordato l'esercizio dell'aviosuperficie deve rispettare i seguenti limiti di legge:

- Al bordo del sedime dell'aviosuperficie:
 - Limite assoluto di immissione di cui al DPR 304/2001: 70 dB(A) del Leq orario (periodo diurno)
 - Limite di emissione stabilito dalla classificazione acustica vigente: classe IV – 60 dB(A) nell'intero periodo diurno

Allo scopo di verificare detti limiti si ritiene cautelativo utilizzare il valore misurato per la caratterizzazione della sorgente (misura 2);
- Ai recettori in facciata agli edifici:
 - Limite assoluto di immissione del rumore ambientale stabilito dalla classificazione acustica vigente: classe IV – 65 dB(A) nell'intero periodo diurno; classe III – 60 dB(A) nell'intero periodo diurno
- Ai sensi DPR 304/2001 non è applicabile il limite differenziale di immissione del rumore ambientale

Tab. 2.6/1: : esercizio aviosuperficie aereomobili- confronto dei valori misurati con il limite assoluto di immissione orario

punto	posizione	valore misurato dB(A)	valore calcolato tm -dB(A)	limite legge periodo diurno (DPR 304/2001) dB(A)	limite rispettato
**	Bordo aviosuperficie	64.2	64.2	70	si

Tab. 2.6/2: : esercizio aviosuperficie aereomobili - confronto dei valori calcolati con i limiti assoluti di emissione

punto	posizione	valore misurato dB(A)	valore calcolato tr -dB(A)	limite legge periodo diurno (D.P.C.M. 14/11/97 Classe IV) dB(A)	limite rispettato
P1	Bordo aviosuperficie	64.2	55.0	60	si

Tab. 2.6/3: esercizio aviosuperficie aeromobili- confronto dei valori calcolati con i limiti assoluti di immissione ai recettori

recettore	posizione	valore simulazione dB(A)	valore residuo dB(A)	valore calcolato tr -dB(A)	limite legge periodo diurno (D.P.C.M. 14/11/97 (Classe III-IV) dB(A)	limite rispettato
1	Piano terra (1.8 m)	26.9	47.4	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	31.7	41.8	47.5	Classe IV 65	si
2	Piano terra (1.8 m)	35.8	39.8	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	38.4	39.8	47.5	Classe IV 65	si
3	Piano terra (1.8 m)	36.0	37.4	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (6.5 m)	37.4	37.4	47.5	Classe IV 65	si
	piano 2(11.5 m)	39.6	45.4	47.5	Classe IV 65	si
	piano 3 (16.5 m)	41.0	45.4	47.5	Classe IV 65	si
4	Piano terra (1.8 m)	39.4	41.8	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	43.8	41.8	47.5	Classe IV 65	si
5	Piano terra (1.8 m)	43.6	39.8	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	44.1	39.8	47.5	Classe IV 65	si
	piano 2(7.5 m)	44.2	37.4	47.5	Classe IV 65	si
6	Piano terra (1.8 m)	40.2	37.4	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	40.8	45.4	47.5	Classe IV 65	si
7	Piano terra (1.8 m)	38.2	45.4	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	38.8	41.8	47.5	Classe IV 65	si
	piano 2(7.5 m)	38.8	41.8	47.5	Classe IV 65	si
8	Piano terra (1.8 m)	35.1	39.8	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	42.1	39.8	47.5	Classe IV 65	si
9	Piano terra (1.8 m)	50.2	37.4	48.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	50.7	37.4	48.5	Classe III 60	si
10	Piano terra (1.8 m)	39.7	45.4	47.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	40.1	45.4	47.5	Classe III 60	si
11	Piano terra (1.8 m)	39.0	41.8	47.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	39.8	41.8	47.5	Classe III 60	si

12	Piano terra (1.8 m)	37.1	39.8	47.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	37.7	39.8	47.5	Classe III 60	si
13	Piano terra (1.8 m)	46.6	37.4	48.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	47.3	37.4	48.0	Classe IV 65	si

n.a. = non applicabile

(tm) = valore riferito al tempo di misura

(tr) = valore riferito al periodo di riferimento

Dall'analisi dei valori sopra riportati si evince che:

- in corrispondenza del bordo del sedime dell'aviosuperficie non viene superato né il limite assoluto di immissione stabilito dal DPR 304/2001 né il limite assoluto di emissione stabilito dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine (D.M. 14/11/97 – classe IV)
- in corrispondenza dei recettori, in facciata agli edifici, non viene superato il limite assoluto di immissione del rumore ambientale stabilito dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine (D.M. 14/11/97 – classi III-IV);
- se pur non applicabile ai sensi di quanto disposto dal DPR 304/2001, il limite differenziale di immissione del rumore ambientale non viene comunque superato in alcuno dei recettori individuati.

Nelle seguenti tabelle 2.6/4, 2.6/5, e 2.6/6 è riportato il confronto tra i livelli di pressione sonora calcolati per l'esercizio dell'aviosuperficie con elicotteri ed i limiti di legge applicabili all'area oggetto di indagine.

Ai fini del confronto tutti i valori sono stati arrotondati di 0.5 dB(A) così come previsto al p.to 3 dell'Allegato B del Decreto Ministeriale del 16/03/1998.

Tab. 2.6/4: Esercizio aviosuperficie con elicotteri - confronto dei valori calcolati con il limite assoluto di immissione orario

punto	posizione	valore simulazione dB(A)	valore orario calcolato dB(A)	limite legge orario (DPR 304/2001) dB(A)	limite rispettato
P1	Confine proprietà	75.6	66.5	70	si

Tab. 2.6/5: Esercizio avio superficie con elicotteri - confronto dei valori calcolati con i limiti assoluti di emissione

punto	posizione	valore simulazione dB(A)	valore calcolato tr -dB(A)	limite legge periodo diurno (D.P.C.M. 14/11/97 Classe IV) dB(A)	limite rispettato
P1	Confine proprietà	75.6	58.0	60	si

Tab. 2.6/6: Esercizio avio superficie con elicotteri - confronto dei valori calcolati con i limiti assoluti di immissione ai recettori

recettore	posizione	valore simulazione dB(A)	valore residuo dB(A)	valore calcolato tr -dB(A)	limite legge periodo diurno (D.P.C.M. 14/11/97)	limite rispettato
-----------	-----------	--------------------------	----------------------	----------------------------	---	-------------------

					(Classe III-IV) dB(A)	
1	Piano terra (1.8 m)	48.2	47.4	47.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	53	47.4	47.5	Classe IV 65	si
2	Piano terra (1.8 m)	57.1	47.4	48.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	59.7	47.4	48.5	Classe IV 65	si
3	Piano terra (1.8 m)	57.3	47.4	48.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (6.5 m)	58.7	47.4	48.5	Classe IV 65	si
	piano 2(11.5 m)	60.9	47.4	49.0	Classe IV 65	si
	piano 3 (16.5 m)	62.3	47.4	49.0	Classe IV 65	si
4	Piano terra (1.8 m)	60.7	47.4	48.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	65.1	47.4	50.5	Classe IV 65	si
5	Piano terra (1.8 m)	64.9	47.4	50.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	65.4	47.4	50.5	Classe IV 65	si
	piano 2(7.5 m)	65.5	47.4	50.5	Classe IV 65	si
6	Piano terra (1.8 m)	61.5	47.4	49.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	62.1	47.4	49.0	Classe IV 65	si
7	Piano terra (1.8 m)	59.5	47.4	48.5	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	60.1	47.4	48.5	Classe IV 65	si
	piano 2(7.5 m)	60.1	47.4	48.5	Classe IV 65	si
8	Piano terra (1.8 m)	56.4	47.4	48.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	63.4	47.4	49.5	Classe IV 65	si
9	Piano terra (1.8 m)	71.5	47.4	54.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	72	47.4	55.0	Classe III 60	si
10	Piano terra (1.8 m)	61	47.4	49.0	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	61.4	47.4	49.0	Classe III 60	si
11	Piano terra (1.8 m)	60.3	47.4	48.5	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	61.1	47.4	49.0	Classe III 60	si
12	Piano terra (1.8 m)	58.4	47.4	48.0	Classe III 60	si
	Primo piano (5.0 m)	59	47.4	48.5	Classe III 60	si
13	Piano terra (1.8 m)	67.9	47.4	52.0	Classe IV 65	si
	Primo piano (5.0 m)	68.6	47.4	52.5	Classe IV 65	si

n.a. = non applicabile

(tm) = valore riferito al tempo di misura

(tr) = valore riferito al periodo di riferimento

Dall'analisi dei valori sopra riportati si evince che:

- in corrispondenza del bordo del sedime dell'aviosuperficie (confine di proprietà) non viene superato né il limite assoluto di immissione stabilito dal DPR 304/2001 né il limite assoluto di emissione stabilito dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine (D.M. 14/11/97 – classe IV)
- in corrispondenza dei recettori, in facciata agli edifici, non viene superato il limite assoluto di immissione del rumore ambientale stabilito dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine (D.M. 14/11/97 – classi III-IV);

Sintesi della compatibilità della variante e delle attività connesse con la zonizzazione acustica

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni si evince che il clima acustico successivo alla realizzazione dell'aviosuperficie nel caso di utilizzo sia di aeromobili che di elicotteri risulta accettabile in quanto non viene superato alcuno dei limiti stabiliti sia dalla normativa specifica di settore (DPR 304/2001) che dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine.

Si può pertanto concludere che l'impatto acustico prodotto dall'esercizio dell'aviosuperficie da parte dell'Associazione Avio Club Macerata, nel caso di utilizzo sia di aereomobili che di elicotteri e nella condizione progettuale descritta, è da ritenersi accettabile in quanto i livelli di pressione sonora ad esso riferibili rientrano nei limiti fissati dalla normativa vigente.

Si ritiene pertanto che per l'area oggetto di variante possa essere mantenuta la classificazione acustica attualmente vigente come risultante dal Piano di Classificazione Acustica approvato dal Comune di Tolentino con Delibera di Consiglio Comunale n. 90 del 18/12/2006. Inoltre è coerente anche con la zonizzazione acustica del comune di Pollenza.



Fig. 2.6/1: Planimetria dell'area con indicazione dell'opera in progetto

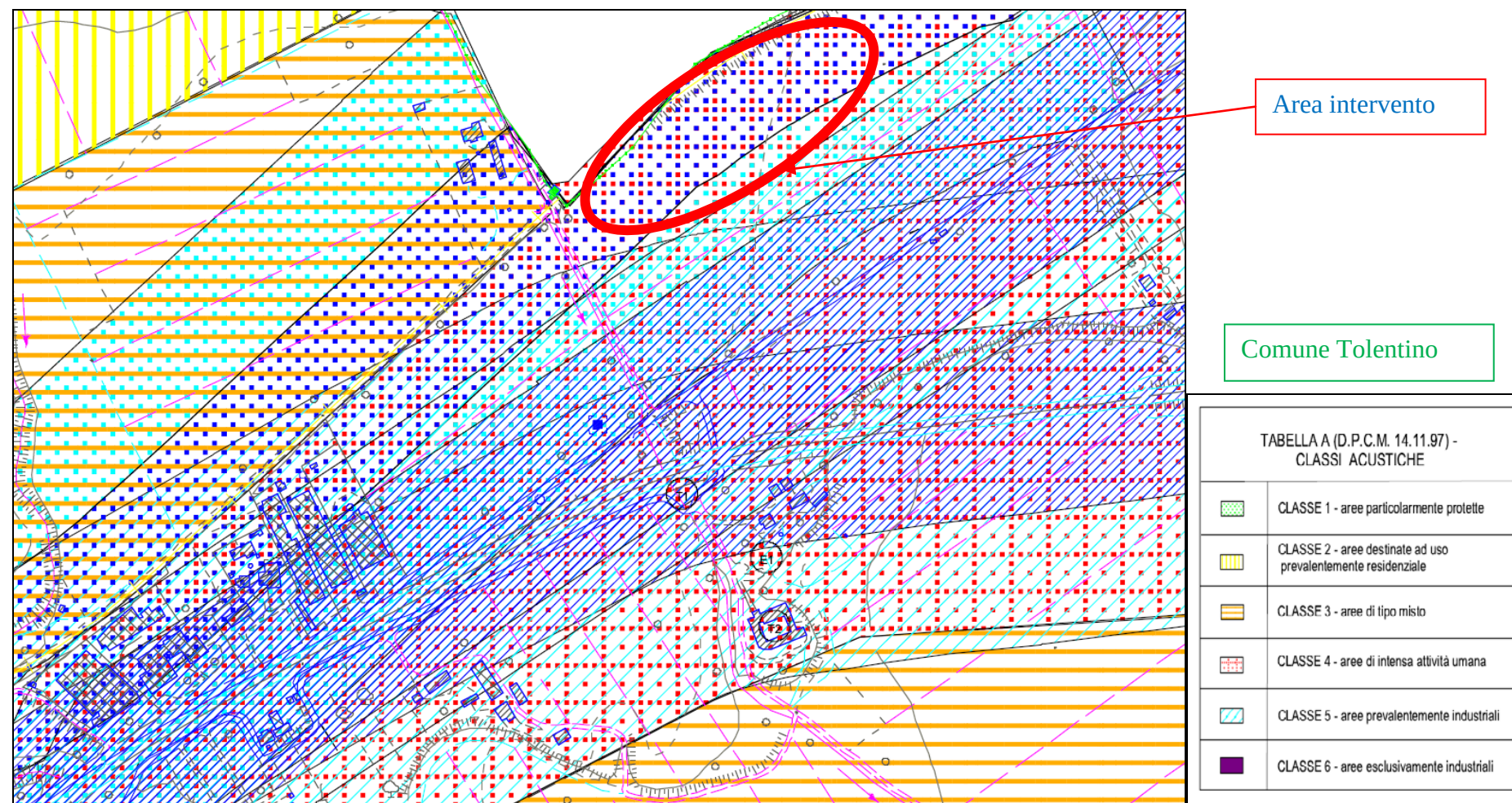


Fig. 2.6/2.a: Zonizzazione acustica dell'area (comune Tolentino)

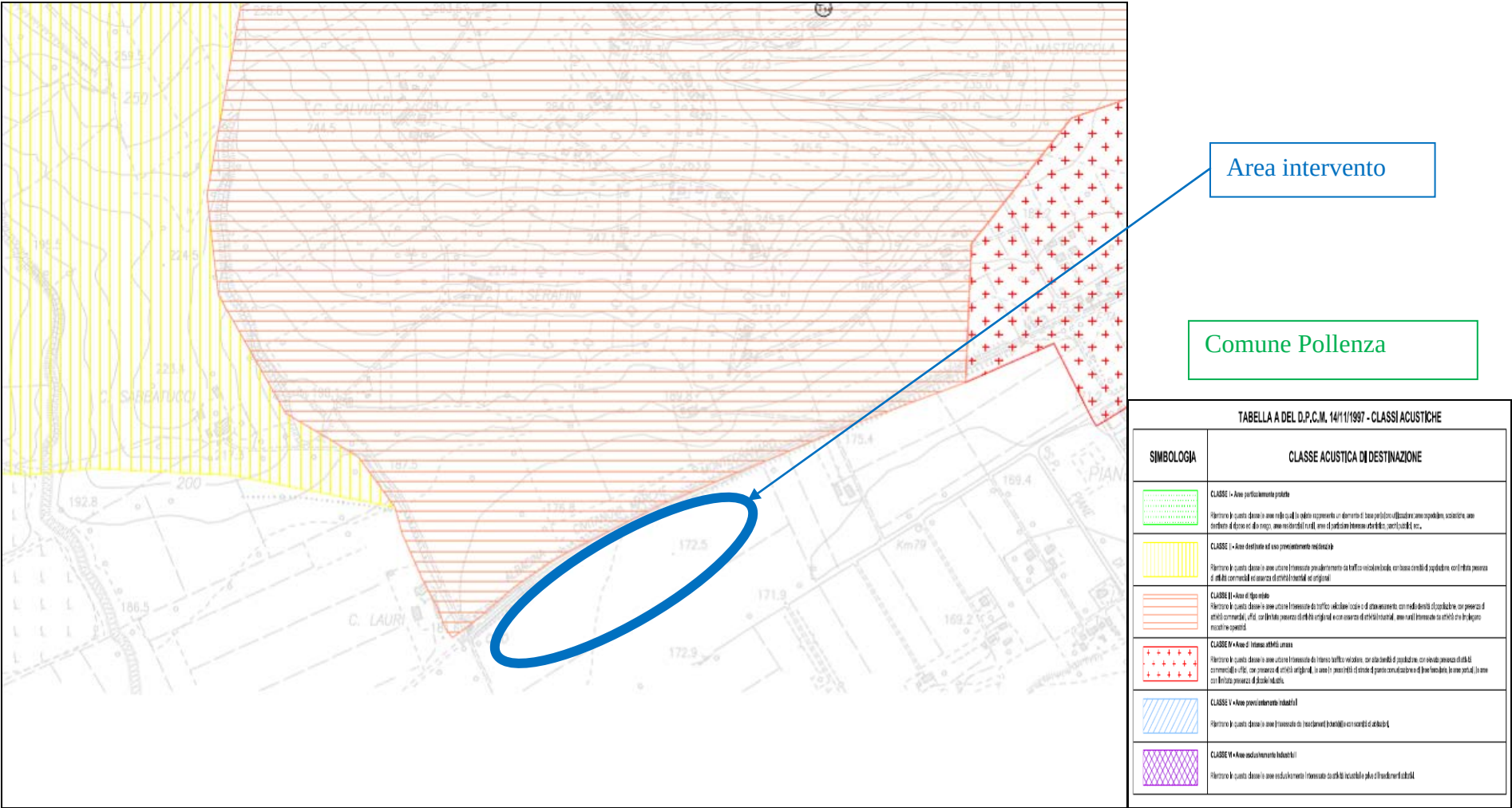


Fig. 2.6/2.b: Zonizzazione acustica dell'area (comune Pollenza)

Coerenza della variante urbanistica rispetto alla legge n.98 del 09/08/2013 che ha modificato il DPCM del 14/11/1997

In sede di conferenza dei servizi per la Verifica di assoggettabilità a VIA del progetto è emersa la seguente osservazione per la matrice rumore:

.....

C'è poi un problema giuridico, in quanto la legge n.98 del 09/08/2013 ha modificato il DM 31/10/1997 nell'art. 1 ed ha incluso nel campo di applicazione le aviosuperfici ai luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile ed agli aeroporti civili e militari aperti al traffico civile per la metodologia di misura del rumore aeroportuale. In questo modo per strutture quali le aviosuperfici sulle quali decollano ed atterrano aerei leggeri meno rumorosi sono previsti gli stessi controlli e monitoraggi degli aeroporti che invece "ospitano" aerei più rumorosi, prevedendo anche il monitoraggio in continue del rumore in certi casi. Nelle aviosuperfici non si applica il criterio differenziale, tale concetto è dovuto alla legge n.98 del 09/08/2013 che ha modificato il DPCM del 14/11/1997.

In merito all'osservazione formulata è stato effettuato un approfondimento normativo dal quale risulta che le disposizioni del "Decreto del Fare" risultino condizionate all'emanazione di un apposito DPR, non ancora emesso. In base ad alcuni pareri che si riportano a seguire risulta che ciò rende praticamente inoperante l'innovazione.

A seguire si riportano gli stralci di due articoli pubblicati rispettivamente su Reteambiente del 19 maggio 2016 e sul Sole 24 ore del 23 marzo 2016 che argomentano sull'argomento riportando anche i riferimenti della Sentenza del Tar Toscana n. 481/2016 evidenziando come le modifiche introdotte dal citato D.Lgs. 69/2013 sono inoperanti fino alla emanazione di apposito DPR o di modifica del DPR 304/2001.

27/1/2017 Elisuperfici, valutazione di impatto acustico a obbligatoria > ReteAmbiente - News - Aggiornamento normativo Rumore

Milano, 19 maggio 2016 - Elisuperfici, valutazione di impatto acustico a obbligatoria Rumore (Alessandro Geremei)

Secondo il Tar Toscana, a livello normativo non esiste alternativa all'applicazione alle elisuperfici della legge-quadro sull'inquinamento acustico e della disciplina per la determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore.

La legge-quadro 447/1995, sottolinea il Giudice nella sentenza 481/2016, obbliga alla valutazione di impatto acustico non solo aeroporti e eliporti, ma anche le cd. "aviosuperfici" (e quindi le "elisuperfici"). Il Tar ha così respinto il ricorso presentato contro la mancata autorizzazione di una elisuperficie ospedaliera, le cui immissioni acustiche erano state giudicate insostenibili dall'Arpat ai sensi della legge 447/1995.

L'applicazione diretta alla fattispecie della disciplina in materia di rumore aeroportuale (Dm 31 ottobre 1997 e Dlgs 13/2005) rimane invece esclusa nonostante il DL 69/2013 (cd. "Fare") abbia disposto una serie di modificazioni normative che vanno in tal senso. L'operatività di tali novità, infatti, risulta condizionata all'emanazione di un apposito Dpr che, non essendo ancora intervenuta, "rende praticamente inoperante l'innovazione" (se non per l'esclusione dei cd. valori limite differenziali di immissione).

*[http://www.reteambiente.it/news/26247/elisuperfici-valutazione-di-impatto-acustico-e-ob/ 1/1](http://www.reteambiente.it/news/26247/elisuperfici-valutazione-di-impatto-acustico-e-ob/1/1)
Parere Il Sole 24 ore – territorio e sicurezza del 23 marzo 2016*

Le esclusioni non applicabili

L'applicazione diretta alla fattispecie della disciplina in materia di rumore prodotto dagli aeroporti è poi esclusa dagli articoli 3 del DM Ambiente 31 ottobre 1997 e del Dlgs 17 gennaio 2005, n. 13 che prevedono un campo di applicazione delle fonti normative specifiche in materia limitato ai soli aeroporti e non esteso alle aviosuperfici e elisuperfici.

È sicuramente vero che l'articolo 25, comma 11-quater del Dl 21 giugno 2013 n. 69 ha disposto una serie di modificazioni normative destinate all'estensione della normativa in materia di rumore aeroportuale anche alle aviosuperfici; ai sensi dell'articolo 11, 1° comma della legge 26 ottobre 1995 n. 447, l'operatività della detta modificazione risulta però condizionata all'emanazione di apposito Dpr o ad una modificazione del Dpr 3 aprile 2001 n. 304 (relativo alla disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche) che, non essendo ancora intervenute, rendono praticamente inoperante l'innovazione, se non per l'esclusione dei cosiddetti valori limite differenziali di immissione, direttamente disposta dall'art. 4, 3° comma del Dpcm 14 novembre 1997 novellato.

A livello normativo, dunque, non esiste alternativa all'applicazione alle elisuperfici della disciplina normativa di cui alla legge 26 ottobre 1995, n. 447 ed al DPCM 4 novembre 1997. Né sarebbe possibile applicare alla fattispecie anche l'esclusione relativa al rumore prodotto <<nello svolgimento di attività aeree di emergenza, pubblica sicurezza, soccorso e protezione civile>> prevista dagli articoli 1, comma 3 del DM Ambiente 31 ottobre 1997 e 2, comma 2 del Dlgs 17 gennaio 2005 n. 13. Dette clausole di esclusione si inseriscono, infatti, in elaborati normativi destinati alle attività aeroportuali e devono pertanto essere lette con riferimento a detto ambito e non ad ambiti esclusi come le aviosuperfici; il significato normativo delle dette previsioni si esaurisce pertanto nell'esclusione delle dette tipologie di voli dalla valutazione del rumore prodotto dagli aeroporti e non dalle aviosuperfici (come già detto, già escluse in linea generale dall'ambito applicativo della normativa in questione).

Nemmeno potrebbe invocarsi l'esclusione con riferimento ai singoli voli di soccorso, atteso che risulterebbe comunque di tutta evidenza la strutturale inapplicabilità dell'esenzione ad un'attività, non più caratterizzata dal carattere episodico e necessitato, ma stabile ed organizzato, con i consequenziali (ed immaginabili) riflessi di tipo completamente diverso sulla sfera personale e la salute dei recettori posti nelle più immediate vicinanze dell'impianto. In buona sostanza, una cosa è l'esposizione occasionale al rumore originato da un'operazione di elisoccorso, nel qual caso è, infatti, ragionevole imporre ai recettori un piccolo sacrificio (che si giustifica nella prospettiva di un ragionevole bilanciamento di interessi e della sostanziale assenza di effetti nocivi sulla salute), ma non altrettanto è possibile dire per la realizzazione e gestione di un'elisuperficie in cui il prevedibile danno per la salute derivante dalla reiterazione di decolli ed atterraggi può essere neutralizzato da una localizzazione più "prudenziale" e distante dai recettori sensibili.

L'approfondimento normativo è parte integrante degli approfondimenti elaborati nell'ambito del documento integrativo prodotto per la Verifica di Assoggettabilità a VIA.

3. ANALISI DELLE PRINCIPALI CRITICITÀ E VULNERABILITÀ AMBIENTALI

Nella tabella che segue si sintetizza l'esame delle criticità di contesto attraverso la verifica delle aree sensibili sotto il profilo ambientale.

A S	Aree sensibili sotto il profilo ambientale	N°	Aree specifiche per il caso in esame
A	Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inserimento della rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n.357	1	NDR
A	Limite aree parco	2	NDR
A	Altre zone tutelate a livello regionale o sub-regionale (parchi di interesse sovracomunale ecc.)	3	NDR
A	Aree con presenza significativa di vegetazione arborea o arbustiva, ancorché non caratterizzata	4	NDR
A	Sistemi di alberi, siepi e filari ambientalmente rilevanti	5	NDR
A	Gangli potenziali di reti ecologiche in aree antropizzate	6	NDR
A	Corridoi ecologici significativi a livello di area vasta	7	NDR
A	Corridoi ecologici significativi a livello locale	8	NDR
K	Presenza di aree PAI	12	NDR
V	Varco fluviale	9	Gli hangar da realizzare per il ricovero degli aerei sono dislocati in parallelo rispetto alla ferrovia Civitanova Marche-Albaccina in modo da porsi vicino ad un corridoio tecnologico esistente. Inoltre l'altezza degli hangar è all'incirca pari all'altezza del rilevato della ferrovia. L'analisi di contesto di area vasta fa sì che la ripermutazione del Varco fluviale per la superficie strettamente necessaria a permettere la realizzazione degli hangar non inficia la finalità paesaggistica e biotica del varco. Si sottolinea inoltre che gli hangar sono facilmente smontabili.

A S	Aree sensibili sotto il profilo ambientale	N°	Aree specifiche per il caso in esame
V	Emergenze sorgentizie	10	NDR
A	Aree edificate abitate in modo permanente o semipermanente	11	Ci sono alcune abitazioni sparse in prossimità nell'intorno; ad ovest ci sono delle aree F
A	Strutture insediative di interesse storico, extra-urbane	13	Castello della Rancia a circa 500 m in linea d'aria a sud.
A	Sito di interesse archeologico (PPAR)	14	NDR
V	Aree di frangia urbana potenzialmente interessate da espansioni insediative critiche	15	NDR
K	Infrastrutture lineari critiche come barriera ecologica e/o territoriale	16	Il sito di progetto è prossimo alla ferrovia Civitanova-Albaccina e a circa 200 m dalla SP. 77.
K	Aree produttive con caratteristiche di criticità attuale o potenziale	17	A ovest si sviluppano delle aree F con potenzialità edificatorie
K	Stabilimenti fonte di inquinamento (idrico, e/o atmosferico, e/o sonoro)	18	NDR
K	Stabilimenti potenzialmente origine di rischi tecnologici	19	NDR
K	Zone interessate da previsioni infrastrutturali sorgenti di pressioni ambientali	20	NDR
V	Aree vicine a fonti di inquinamento o rischio ambientale	21	NDR

Legenda:

- AS Area di tipo sensibile
- A Valenze ambientali
- K Criticità Ambientali
- V Vulnerabilità ambientali

4. DESCRIZIONE DEI SETTORI DI GOVERNO

4.1 Energia

Dal punto di vista energetico l'adozione della variante non presenta interferenze significative. L'attività dell'aviosuperficie è prevista solo in periodo diurno. Le volumetrie da realizzare non prevedono necessità di riscaldamento. La necessità energetica si limita pertanto ad alimentare qualche attrezzatura per la manutenzione degli aerei e al sistema di allarme.

4.2 Gestione risorse

4.2.1 Acque reflue e approvvigionamento idrico

Le acque reflue provenienti dall'insediamento, possono essere classificate come reflue urbane ai sensi dell'articolo 27 comma 1 delle NTA del Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche, in quanto sono essenzialmente costituite dai reflui prodotti dai fruitori dell'aviosuperficie. Essendo la zona in oggetto non servita da pubblica fognatura e da trattamento linea si prevede il trattamento autonomo dei reflui prodotti in modo di poter scaricare adeguatamente secondo la normativa vigente in corpo idrico superficiale, nel rispetto della normativa vigente.

Di seguito si riporta il parere dell'ARPAM – matrice acque pervenuto nell'ambito dell'iter di Verifica di assoggettabilità a VIA e Verifica di assoggettabilità a VAS.

“Si prende atto che:

- *La fase di cantiere sarà breve e legata all'occupazione temporanea di superfici per l'ubicazione del materiale del deposito del terreno di scavo e per il transito dei mezzi.*
- *L'area d'intervento non è attraversata da corsi d'acqua sia del reticolo idrografico principale sia di quello minore;*
- *Per quanto riguarda le acque sotterranee, durante sondaggi geognostici sono state riscontrate venute idriche alla profondità di – 22 m.*
- *E' prevista la realizzazione di servizi igienici dotati di fossa imhoff o depuratore biologico a fanghi attivi.*

Per quanto sopra esposto non si prevedono particolari Impatti per la matrice acqua.

Relativamente alle acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici si fa presente che le stesse dovranno essere sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa imhoff) che secondario, come prevede l'art.27 delle NTA di cui al PTA/2010”.

La variante prende atto del parere positivo e ottempererà in fase attuativa dandone evidenza con specifici elaborati tecnici.

In merito all'approvvigionamento si evidenzia, come indicato nei fattori di pressione, la scarsa rilevanza della richiesta in quanto la presenza dei fruitori sarà saltuaria e diurna. Esso sarà assicurata dall'allaccio all'acquedotto.

Di seguito si riporta il parere positivo dell'ente gestore ASSM

“Con riferimento alla richiesta a prot. 39160 del 17/11/2016 della Provincia di Macerata, relativa all'oggetto, con la presente si esprime parere favorevole alla variante parziale al PRG per quanto di competenza”.

4.2.2 Gestione delle terre e rocce da scavo e rifiuti

Con la pubblicazione (S.O. n° 63 della G.U. n° 194 del 20 agosto 2013) della legge n° 98 del 9 agosto 2013 di conversione, con modifiche, del decreto legge 21 giugno 2013, n° 69, recante "Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia" (cd "decreto Fare"), in vigore dal 21 agosto 2013, sono state introdotte diverse modifiche nella normativa ambientale, tra cui alcune particolarmente rilevanti in tema di terre e rocce da scavo.

L'art. 41bis modifica nuovamente, dopo neanche due mesi, la normativa in materia, abrogando l'art. 8bis del decreto legge n° 43/2013 convertito, con modifiche, nella legge n° 71/2013 (che aveva, per alcune casistiche, risuscitato il già abrogato art. 186 del d.lgs. 152/06).

La situazione che si viene a delineare in tema di gestione delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti è la seguente:

- applicazione (come previsto dall'art. 41, comma 2, della nuova norma) del Regolamento di cui al DM 161/2012 per i materiali da scavo derivanti da opere sottoposte a VIA o ad AIA;
- applicazione dell'art. 41bis in tutti gli altri casi, quindi non solo per i cantieri inferiori a 6.000 mc, ma per tutte le casistiche che non ricadono nel DM 161/2012.
- La nuova norma prevede che il proponente o il produttore attesti il rispetto dei quattro punti (comma 1) che consentono di considerare i materiali da scavo come sottoprodotti e non rifiuti mediante una "autocertificazione" (dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi del DPR 445/2000) da presentare all'Arpa (comma 2) territorialmente competente.
- Le attività di scavo devono essere autorizzate dagli enti competenti in quanto attività edilizie e quindi il processo di autocertificazione dovrà comunque essere coordinato con l'iter edilizio. Il produttore (comma 3) deve inoltre confermare l'avvenuto utilizzo alle Arpa in riferimento al luogo di produzione e di utilizzo. Il trasporto (comma 4) avviene come bene/prodotto.

La dichiarazione deve contenere sufficienti indicazioni sulla quantità e qualità dei materiali da scavo e sui siti interessati (produzione, deposito e utilizzo), al fine di permettere la verifica del rispetto delle quattro condizioni (indicate nel comma 1 dell'art. 41bis) indispensabili per poter classificare il materiale come sottoprodotto.

L'adozione della variante urbanistica prevede limitati movimenti terra finalizzati alla sistemazione della pista, alle fondazioni per il montaggio degli hangar prefabbricati e della volumetria accessoria, agli scavi per il passaggio delle reti dei sottoservizi. Il terreno in esubero sarà ridistribuito i raccordi morfologici. Il bilancio complessivo sarà in pareggio senza necessità di ricollocare terra da scavo all'esterno del sito di progetto.

L'area non ha ospitato in passato attività inquinanti e pertanto, dopo verifica analitica, si ritiene che non ci siano impedimenti alla loro ricollocazione in sito.

Per quanto riguarda i rifiuti essi saranno circoscritti essenzialmente alla fase di cantiere. In fase di esercizio essi sono limitati dalla fruizione contenuta e saltuaria al periodo di esercizio del volo. Questi ultimi saranno gestiti applicando la raccolta differenziata in accordo all'art. 179 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Di seguito si riporta il parere dell'ARPAM – matrice suolo pervenuto nell'ambito dell'iter amministrativo condotto in forma simultanea e in modalità sincrona Verifica di assoggettabilità a VIA e Verifica di assoggettabilità a VAS, del quale si prende atto del parere positivo e si accettano le prescrizioni che si ottempereranno in fase esecutiva.

.....

"Lo studio presentato è adeguato"

In merito alle terre e rocce da scavo si ricorda che l'art. 185, c1, lett. c) prevede l'esclusione dal campo di applicazione del rifiuto per "Il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato".

I rifiuti eventualmente prodotti in fase di cantiere dovranno essere gestiti nel rispetto dei criteri di priorità di cui all'art. 179 del D.lgs 152/06 e ss.mm.ii."

4.3 Mobilità

L'incidenza del progetto sulla mobilità risulta poco significativo. Il flusso attratto è limitato alle auto dei soci e di qualche visitatore se attivata la scuola di volo. Considerando che il progetto presentato per la verifica di assoggettabilità a VIA è limitato al massimo a 12 hangar con potenzialità di ricovero di un massimo di 2-3 aerei per hangar si può stimare il ricovero al massimo di circa 30 aerei. In via prudenziale si possono prevedere un massimo di 30 auto come flusso di picco.

L'area è facilmente raggiungibile attraverso la SP 77, dalla quale ci si immette per una strada vicinale.

Relativamente all'incidenza della variante sulla viabilità esistente di seguito si riportano i volumi di traffico sulla SP 77 Val di Chienti risultanti dalle misure effettuate dal Comune di Macerata nella tratta Sforzacosta-Casette Verdini:

Flusso giornaliero	Circa 16000 veicoli/giorno
Flusso ora di punta	Circa 1400 veicoli/ora

Dai dati del rilevamento effettuato si può notare inoltre che per più di 10 ore al giorno si superano i 1000 veicoli/h con un picco di oltre 1400 veicoli/h nell'ora di punta (dalle ore 17 alle ore 18).

Il flusso dei veicoli attratti, considerato che lo stesso sarà sicuramente diluito nell'arco della giornata, non incide significativamente sul carico veicolare della viabilità esistente.

In fase di istruttoria per la Verifica di Assoggettabilità a VIA eseguita in modalità sincrone e coordinate con la Verifica di assoggettabilità a VAS è stata formulata la seguente richiesta in merito al tema della mobilità:

"Indicazione dell'accesso sulla S.P. 77 a servizio dell'area in questione e la produzione della relativa, necessaria autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 285/92".

Stralciando la normativa citata, all'art. 22 – Accessi e diramazioni si definisce:

22. Accessi e diramazioni

1. Senza la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada non possono essere stabiliti nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette a uso pubblico o privato.
2. Gli accessi o le diramazioni già esistenti, ove provvisti di autorizzazione, devono essere regolarizzati in conformità alle prescrizioni di cui al presente titolo.
3. I passi carrabili devono essere individuati con l'apposito segnale, previa autorizzazione dell'ente proprietario.
4. **Sono vietate trasformazioni di accessi o di diramazioni già esistenti e variazioni nell'uso di questi, salvo preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada.**
5. Il regolamento determina i casi in cui l'ente proprietario può negare l'autorizzazione di cui al comma 1.

6. Chiunque ha ottenuto l'autorizzazione deve realizzare e mantenere, ove occorre, le opere sui fossi laterali senza alterare la sezione dei medesimi, né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale.

7. Il regolamento indica le modalità di costruzione e di manutenzione degli accessi e delle diramazioni.

8. Il rilascio dell'autorizzazione di accessi a servizio di insediamenti di qualsiasi tipo è subordinato alla realizzazione di parcheggi nel rispetto delle normative vigenti in materia.

9. Nel caso di proprietà naturalmente incluse o risultanti tali a seguito di costruzioni o modifiche di opere di pubblica utilità, nei casi di impossibilità di regolarizzare in linea tecnica gli accessi esistenti, nonché in caso di forte densità degli accessi stessi e ogni qual volta le caratteristiche plano-altimetriche nel tratto stradale interessato dagli accessi o diramazioni non garantiscano requisiti di sicurezza e fluidità per la circolazione, l'ente proprietario della strada rilascia l'autorizzazione per l'accesso o la diramazione subordinatamente alla realizzazione di particolari opere quali innesti attrezzati, intersezioni a livelli diversi e strade parallele, anche se le stesse, interessando più proprietà, comportino la costituzione di consorzi obbligatori per la costruzione e la manutenzione delle opere stesse.

10. Il Ministro dei lavori pubblici stabilisce con proprio decreto, per ogni strada o per ogni tipo di strada da considerare in funzione del traffico interessante le due arterie intersecantisi, le caratteristiche tecniche da adottare nella realizzazione degli accessi e delle diramazioni, nonché le condizioni tecniche e amministrative che dovranno dall'ente proprietario essere tenute a base dell'eventuale rilascio dell'autorizzazione. E' comunque vietata l'apertura di accessi lungo le rampe di intersezioni sia a raso che a livelli sfalsati, nonché lungo le corsie di accelerazione e di decelerazione.

11. Chiunque apre nuovi accessi o nuove diramazioni ovvero li trasforma o ne varia l'uso senza l'autorizzazione dell'ente proprietario, oppure mantiene in esercizio accessi preesistenti privi di autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentosedicimila a lire otto centosessantaquattromila. La violazione importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo del ripristino dei luoghi, a carico dell'autore della violazione stessa e a proprie spese. La sanzione accessoria non si applica se le opere effettuate possono essere regolarizzate mediante autorizzazione successiva. Il rilascio di questa non esime dall'obbligo di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

12. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo e del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantaquattromila a lire duecentosedicimila.

La variante in esame, in virtù del limitato flusso di traffico previsto, utilizza la strada vicinale esistente con accesso, anche questo esistente, nella SP 77.

Pertanto non sarà necessario modificare o richiedere nuovi accessi.

SEZIONE C: OBIETTIVI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO

1. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Nella tabella che segue vengono individuati gli obiettivi di sostenibilità, generali e specifici, degli aspetti ambientali potenzialmente coinvolti dal p/p ed i relativi indicatori di qualità per poter valutare gli effetti del p/p.

COMPONENTE AMBIENTALE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE
Biodiversità	Conservare gli ecosistemi naturali e seminaturali.	Preservare gli habitat naturali e seminaturali.	– Indice di naturalità del comparto
Suolo e sottosuolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici.	Prevenire e mitigare i rischi attuali e potenziali derivanti da dissesti	Il piano e programma non coinvolge aree a rischio idrogeologico. L'indicatore non viene valutato.
	Preservare la qualità della falda.	Prevenire interferenze con la falda	– Livello piezometrico di riferimento e rapporto con il livello delle fondazioni; – Vulnerabilità
	Preservare la qualità del suolo	Preservare la qualità dei suoli	– Parametri di qualità dei suoli
Acqua	Preservare la risorsa idrica	Contenere i consumi idrici	– Mc di acque consumate.
		Garantire l'invarianza idraulica	
Paesaggio	Garantire uno sviluppo territoriale integrato.	Assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica;	- Mq di superficie destinata alla realizzazione delle infrastrutture; - Grado di percezione visiva delle infrastrutture
		Tutela degli agroecosistemi locali	
		Salvaguardare le aree a tutela paesaggistica.	
		Salvaguardare le visuali libere da beni architettonici e archeologici	
Qualità dell'aria	Tutelare la qualità dell'aria.	– Salvaguardare la qualità dell'aria nella fase di cantiere – Salvaguardare la qualità dell'aria nella fase di esercizio.	– Valore delle PTS;
Clima acustico	Tutelare la qualità del clima acustico esistente	Garantire il rispetto dei limiti acustici di riferimento.	– Leq diurno in corrispondenza dei ricettori sensibili.
SETTORI DI GOVERNO	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE
Energia	Promuovere scelte energetiche ecosostenibili	– Promuovere il risparmio energetico;	– Kw di energia consumata.
Rifiuti	Contenere la produzione dei rifiuti.	– Contenere la produzione dei rifiuti; – Massimizzare la raccolta differenziata e il recupero dell'organico.	– Riutilizzo nel sito delle terre e rocce da scavo. – Percentuale di rifiuti a raccolta differenziata ed indirizzati verso il riutilizzo.
Mobilità	Mobilità sostenibile	Contenere i flussi di traffico	– Flussi orari
Economia	Economico sostenibile	Creare occupazione e fruizioni per attività socialmente utili.	– N° di occupati fase di cantiere; – Indotto legato all'esercizio dell'aviosuperficie; – N° di decolli e atterraggi per fini di pubblica utilità ed emergenza.

Tab. 1/1: Componenti ambientali – macroobiettivi e obiettivi specifici – indicatori

D. VALUTAZIONE

1. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI SULL'AMBIENTE

1.1 Individuazione degli obiettivi del piano e loro valutazione qualitativa

Per la valutazione degli effetti del piano sul contesto ambientale ed i settori di governo potenzialmente coinvolti si è seguito il seguente schema metodologico:

- Nella Sezione B sono state descritte le componenti ambientali ed i settori di governo potenzialmente coinvolti dalla realizzazione della variante urbanistica per la realizzazione dell'aviosuperficie. Nella sezione C sono stati inoltre individuati gli obiettivi di qualità ambientale da perseguire per ciascuna componente e gli indicatori per misurarli;
- nel presente capitolo vengono individuate le azioni di piano e come queste si correlano con gli obiettivi generali e specifici del PRG di Tolentino e degli strumenti di pianificazione sovraordinati. In pratica il percorso seguito è stato il seguente:
 - Correlazione fra Politiche di Piano, Opzioni di obiettivi generali a confronto e Obiettivo generale scelto (Tab. 1.1/1);
 - Correlazione fra Obiettivo generale scelto ed Obiettivi specifici per raggiungerlo (Tab. 1.1/2);
 - Correlazione fra Obiettivi specifici e azioni di piano (Tab. 1.1/3);
- Elaborazione di una matrice di attenzione che correla l'azione di piano all'obiettivo specifico ed agli indicatori di qualità della componente ambientale e del settore di governo coinvolto.

La valutazione degli effetti delle azioni di piano sugli indicatori di qualità ambientale delle componenti e dei settori di governo individuati è stata fatta attraverso **un'analisi qualitativa dei possibili effetti, positivi, negativi e non apprezzabili**.

La metodologia adottata per definire gli effetti prevede, in accordo con le Linee guida regionali, una prima scala che combina la **probabilità che l'effetto si verifichi con il fatto che sia Diretto o Indiretto**.

A tal fine si definisce

- Poco Probabile (PP): un effetto episodico e/o un effetto il cui verificarsi non è certo.
- Probabile (P): un effetto che avviene con moderata frequenza (ma non episodico) e/o che ha una buona possibilità di verificarsi.
- Molto probabile (MP): un effetto che avviene con elevata frequenza e/o con possibilità vicine alla certezza.
- Diretto: un effetto che si verifica come conseguenza dell'azione.
- Indiretto: un effetto che si verifica a causa di uno o più effetti provocati dall'azione.

	Indiretto (I)	Diretto (D)
PP	1	2
P	2	3
MP	3	4

Questa prima fase di valutazione permette di avere un'idea di quanto un effetto sia realizzabile.

La valutazione prosegue con una “scala di significatività” riportata di seguito, che combina i risultati della precedente fase di valutazione con la reversibilità o irreversibilità dell'effetto.

In altre parole, attraverso l'impiego di questa scala è possibile dare un giudizio sull'effetto atteso nella forma **poco significativo (PS)**, **significativo (S)** e **molto significativo (MS)**.

La reversibilità e l'irreversibilità sono definite come segue.

Reversibile: un effetto che scompare quando termina l'azione o in un tempo finito dall'interruzione dell'azione.

Irreversibile: un effetto a seguito del quale è necessario intervenire per ripristinare le condizioni iniziali oppure è impossibile ripristinare le condizioni iniziali.

	Reversibile	Irreversibile
1	PS	S
2	PS	S
3	S	MS
4	S	MS

A questo punto è stata presa in considerazione l'eventuale vulnerabilità o valore dell'area in cui l'effetto si esplica. In caso di aree di particolare valore la significatività dell'effetto considerato aumenta di un grado. Per effetti già in precedenza “molto significativi” il grado di significatività resta invariato.

L'ubicazione in area vulnerabile o di valore va indicata solo se l'effetto considerato è attinente alla specifica vulnerabilità o valore.

	PS	S	MS
Effetto ubicato in area vulnerabile o di valore	S	MS	MS
Effetto non ubicato in area vulnerabile o di valore	PS	S	MS

La valutazione degli effetti complessivi è stata poi sintetizzata con una scala cromatica come segue:

Giudizio	Scala cromatica	Scala simbolica	Scala combinata
Effetto negativo molto significativo		- - -	- - -
Effetto negativo significativo		- -	- -
Effetto negativo poco significativo		-	-
Nessun effetto apprezzabile		0	0
Effetto positivo poco significativo		+	+

Effetto positivo significativo		++	++
Effetto positivo molto significativo		+++	+++

A tale valutazione è seguita, per ogni componente ambientale, una scheda di approfondimento nella quale sono state illustrate le valutazioni per ogni indicatore in modo da evidenziare il più sensibile all'azione di progetto. In tale scheda sono state descritte le caratteristiche dell'impatto e sono state formulate le proposte di mitigazione.

In sintesi, una volta individuata una specifica interazione, per la valutazione è utile considerare le caratteristiche dell'effetto, ovvero la frequenza, la durata, la reversibilità, la probabilità.

- Non frequente: un effetto episodico e/o sporadico.
- Frequente: un effetto che avviene con periodicità elevata, o che ha alta probabilità di ripresentarsi.
- Duraturo: un effetto permanente o a lungo termine.
- Reversibile: un effetto che scompare quando termina l'azione o entro un tempo determinato a partire dalla cessazione dell'azione stessa.
- Irreversibile: un effetto a causa del quale è necessario intervenire per ripristinare le condizioni iniziali oppure a causa del quale è impossibile ripristinare le condizioni iniziali.

1.2 Obiettivi di piano ed azioni

Come prima operazione sono individuate le politiche e le opzioni considerate dal piano. Le scelte di piano considerano principalmente l'affiancamento di due interventi.

Obiettivo di piano (P)	Azioni
P1	Realizzazione pista di volo
P2	Realizzazione hangar e strutture accessorie
P3	Realizzazione sottoservizi
P4	Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio
P5	Esercizio dell'aviosuperficie per emergenze e calamità naturali
P6	Incentivare l'occupazione in fase di cantiere e l'indotto in fase di esercizio

Tab. 1.2/1: Obiettivi ed azioni di piano

Tav. 1.2/2: Matrice di attenzione e valutazione qualitativa: Temi e questioni ambientali rilevanti per il piano/Obiettivi e Azioni di Piano. Valutazione probabilità

Componenti ambientali rilevanti per il piano			Obiettivi e Azioni di Piano					
COMPONENTE AMBIENTALE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	(P1) Realizzazione pista di volo	(P2) Realizzazione hangar e strutture accessorie	(P3) Realizzazione sottoservizi	(P4) Esercizio con fruizione ricreativa legata all’attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio	(P5) Esercizio dell’aviosuperficie per emergenze e calamità naturali	(P6) Incentivare l’occupazione in fase di cantiere e l’indotto in fase di esercizio
Biodiversità	Conservare gli ecosistemi naturali	Preservare gli habitat naturali e seminaturali.				1 (PPI)		
Suolo e sottosuolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici.	Prevenire e mitigare i rischi attuali e potenziali derivanti da dissesti						
	Preservare la qualità della falda.	Prevenire interferenze con la falda				1 (PPI)		
	Preservare la qualità del suolo	Conservare la qualità dei suoli	2 (PPD)	2 (PPD)				
Acqua	Preservare la risorsa idrica	Contenere i consumi idrici				2 (PPD)		
		Garantire l’invarianza idraulica		2 (PPD)				
Paesaggio	Garantire uno sviluppo territoriale integrato.	Assicurare la qualità dell’ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica;		2 (PPD)				
		Tutela degli agroecosistemi locali	2 (PPD)	2 (PPD)				
		Salvaguardare le aree a tutela paesaggistica.		3 (PD)				
		Salvaguardare le visuali libere da beni architettonici e archeologici		3 (PD)				
Aria	Tutelare la qualità dell’aria	Salvaguardare la qualità dell’aria nella fase di cantiere		2 (PPD)				
		Salvaguardare la qualità dell’aria nella fase di esercizio				2 (PPD)	2 (PPD)	
Clima acustico	Tutelare la qualità del clima acustico esistente	Garantire il rispetto dei limiti acustici di riferimento.				2 (PPD)	2 (PPD)	

Settori di governo rilevanti per il piano			Obiettivi e Azioni di Piano					
SETTORI DI GOVERNO	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	(P1) Realizzazione pista di volo	(P2) Realizzazione hangar e strutture accessorie	(P3) Realizzazione sottoservizi	(P4) Esercizio con fruizione ricreativa legata all’attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio	(P5) Esercizio dell’aviosuperficie per emergenze e calamità naturali	(P6) Incentivare l’occupazione in fase di cantiere e l’indotto in fase di esercizio
Energia	Promuovere scelte energetiche ecosostenibili	Promuovere il risparmio energetico;				2 (PPD)		
Rifiuti	Contenere la produzione dei rifiuti.	Contenere la produzione dei rifiuti;		2 (PPD)	2 (PPD)	2 (PPD)		
		Massimizzare la raccolta differenziata e il recupero dell’organico.				2 (PPD)		
Mobilità	Mobilità sostenibile	Contenere i flussi di traffico		2 (PPD)		2 (PPD)		
Economia	Economico sostenibile	Creare occupazione e fruizioni per attività socialmente utili.				4 (MPD)	4 (MPD)	2 (PPD)

Legenda:

	Indiretto	Diretto
PP	1	2
P	2	3
MP	3	4

Impatti negativi	
Impatti positivi	

1.3 Schede di valutazione

Si precisa che le schede di valutazione, salvo alcuni aspetti da evidenziare, saranno elaborate solo per le azioni che possono produrre effetti positivi o negativi. Essi sono già individuati nella tabella 1.2/2 dove viene evidenziato un giudizio composto dalla probabilità di accadimento e dall'effetto diretto o indiretto.

Biodiversità

Il sito di progetto è una superficie agricola di circa 5,2 ha destinata a colture erbacee avvicendate.

All'interno non ci sono specie vegetali naturali protette. La vegetazione naturale è presente al margine di un fosso che costeggia la strada di ingresso. Sempre all'esterno ci sono alcuni esemplari di roverella.

La realizzazione della variante non determina abbattimento di specie vegetali protette. L'unica interferenza è legata alla potenziale necessità di contenere in altezza la siepe arborea indicata sopra con potature. Ad ogni modo l'altezza attuale di circa 3 m non ostacola le manovre di decollo e atterraggio.

Nel complesso si può affermare che l'effetto sulle relazioni biologiche si può considerare non significativo.

Scheda tematica n. 1: Biodiversità				
Az P4 – Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano - Commento	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazione
Conservare gli ecosistemi naturali.	Preservare gli habitat naturali e seminaturali	La variante interessa una superficie a seminativo con colture erbacee avvicendate. La superficie sottratta alla copertura erbacea sarà quella destinata alle nuove volumetrie che, in base al progetto presentato per la verifica di assoggettabilità a VIA è pari a 1.260 mq con il primo lotto e 1.152 mq con il secondo lotto. A queste si aggiungono gli edifici accessori. Tutte le nuove strutture sono facilmente smontabili e il piano prevede che una volta terminata l'attività l'area ritorni ad essere coltivata. Il resto della superficie esterna alle infrastrutture che necessitano per l'esercizio dell'aviosuperficie viene lasciata prato. Nei confronti della vegetazione del contesto areale circostante si segnala l'eventuale necessità di potare una siepe arborea posta lungo un fosso posto di fianco alla strada di accesso.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0) L'indice di naturalità non subisce variazioni apprezzabili in quanto la variante non determina sottrazione di superfici vegetali naturali e seminaturali. La superficie sottratta alla coltivazione è pari a	Le mitigazioni consistono essenzialmente nel conservare la capacità d'uso della superficie per garantire che al termine dell'attività la superficie ritorni ad essere coltivata.

Suolo e sottosuolo

Suolo

L'analisi condotta evidenzia che la realizzazione e l'esercizio di un'aviosuperficie non prevede interferenze significative rispetto alla matrice ambientale "suolo e sottosuolo". Tutte le attività di manutenzione e ricovero velivoli verranno svolte all'interno delle diverse zone opportunamente adibite ed attrezzate (impermeabilizzate le piazzole di manutenzione), senza alcuna interferenza con la matrice "terreno".

Mitigazioni

In sede di realizzazione dell'impianto sportivo, sia durante le fasi di esercizio, saranno previste e realizzate una serie di opere di mitigazione nel rispetto della matrice "suolo", ed in particolare:

- realizzare e mantenere in perfetta efficienza le reti fognarie, evitare le perdite ed operata una corretta regimazione delle acque meteoriche;
- realizzare a regola d'arte le eventuali piazzole di manutenzione in progetto;
- eseguire la periodica manutenzione della superficie interessata dalle varie attività connesse con l'esercizio dei voli;
- controllare lo stato e la funzionalità di un eventuale cisterna raccolta oli esausti.
- le acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici saranno essere sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa Imhoff) che secondario, come prevede l'art. 27 delle NTA di cui al PTA/2010.

Idrogeologia

La vulnerabilità ambientale dell'acquifero, da quanto esposto nel capitolo Suolo e Sottosuolo della Se. B, può essere classificata media rispetto ad eventuali infiltrazioni di inquinanti, specie se di natura chimica. Comunque la presenza su tutta l'area in oggetto, dell'orizzonte di limi sabbiosi e limi argillosi bassa permeabilità (litotipo "b") con spessore > 5 m, contribuisce a rallentare considerevolmente o addirittura bloccare i flussi idrici verticali.

Mitigazioni

Al fine rendere pressoché nulli gli impatti sulla risorsa idrica, saranno messe in atto le seguenti misure di mitigazione:

- realizzare e mantenere in perfetta efficienza le eventuali reti fognarie, evitare le perdite ed operare una corretta regimazione delle acque meteoriche;
- realizzare a regola d'arte le eventuali piazzole di manutenzione in progetto;
- eseguire la periodica manutenzione della superficie interessata dalle varie attività connesse con l'esercizio dei voli;
- controllare lo stato e la funzionalità di un eventuale cisterna raccolta oli esausti.
- le acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici saranno essere sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa Imhoff) che secondario, come prevede l'art. 27 delle NTA di cui al PTA/2010;
- rispettare l'invarianza idraulica con realizzazione di una depressione in area verde posta a monte del punto di scarico, della superficie di 150 mq, inerbita e con volumetria utile di circa 100 mc.

Tutto ciò consentirà da un lato di ridurre ulteriormente il grado di vulnerabilità della falda acquifera e dall'altro modellare il sito al fine di garantire modalità di deflusso simili delle acque meteoriche rispetto alle condizioni pregresse.

In relazione a quanto sopra esposto, si può quindi affermare che gli interventi progettati, così come illustrati, non turberanno l'equilibrio geologico, geomorfologico ed idrogeologico del sito in oggetto.

Per quanto riguarda la matrice suolo e sottosuolo, dalle considerazioni sopra esposte non si ritiene necessario effettuare monitoraggi ambientali.

Scheda tematica n. 2: Suolo e sottosuolo Az. P1 – Realizzazione pista di volo Az. P2 - Realizzazione hangar e strutture accessorie Az. P3 – Realizzazione sottoservizi Az. P4 – Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio.				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano - Commento	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici;	Rischio idrogeologico	Nessuna azione	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	– realizzare e mantenere in perfetta efficienza le eventuali reti fognarie, evitare le perdite ed operare una corretta regimazione delle acque meteoriche; – realizzare a regola d'arte le eventuali piazzole di manutenzione in progetto;
Proteggere la qualità della falda;	Livello piezometrico Vulnerabilità della falda	Scavi per realizzazione dei pozzetti di fondazione. Piccole manutenzioni dei velivoli	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	
Preservare la qualità del suolo.	Preservare la qualità del suolo	Scavi e movimento terra nella fase di costruzione	EFFETTO NEGATIVO POCO SIGNIFICATIVO (-)	– eseguire la periodica manutenzione della superficie interessata dalle varie attività connesse con l'esercizio dei voli; – controllare lo stato e la funzionalità di un eventuale cisterna raccolta oli esausti; – le acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici saranno sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa Imhoff) che secondario, come prevede l'art. 27 delle NTA di cui al PTA/2010; – rispettare l'invarianza idraulica con realizzazione di una depressione in area verde posta a monte del punto di scarico, della superficie di circa 150 mq, inerbita, e con volumetria utile di invaso pari a circa 100 mc.

Acqua

L'ambiente idrico, inteso come ambito legato ai processi evolutivi delle dinamiche dei corsi d'acqua, non risulta direttamente interessato dal progetto. Infatti all'interno del sito di progetto non ci sono corsi d'acqua. Nei confronti dei corsi d'acqua circostanti non ci saranno interferenze in quanto non sono previste attività impattanti che richiedano particolari attenzioni per lo sgrondo delle acque piovane.

Per l'approvvigionamento idrico ci si allaccerà all'acquedotto gestito dall'azienda municipalizzata.

Le necessità idriche calcolate con la metodologia dell'allegato B è pari a circa 18 mc. Lo splittaggio dei consumi è riportato nella Sez. A, cap 5.

I lavori di modellazione morfologica in progetto (variazioni di quote < 0.5 m) non provocheranno interferenze significative rispetto all'idrografia superficiale dell'area; è da notare inoltre che l'area di intervento non è attraversata da corsi d'acqua, sia del reticolo idrografico principale sia di quello minore.

Come mitigazione si rimanda a quanto già indicato per gli effetti potenziali sull'idrogeologia.

Scheda tematica n. 3: Acqua				
Azioni di piano				
Az. P2 – Realizzazione hangar e strutture accessorie.				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano - Commento	Impatto/Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
<u>Obiettivo generale</u> Preservare la risorsa idrica	Mc di acque consumate .	Nell'area di variante non ci sono corsi d'acqua superficiali. L'approvvigionamento idrico avverrà da acquedotto	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	– realizzare e mantenere in perfetta efficienza le eventuali reti fognarie, evitare le perdite ed operare una corretta regimazione delle acque meteoriche; – realizzare a regola d'arte le eventuali piazzole di manutenzione in progetto; – eseguire la periodica manutenzione della superficie interessata dalle varie attività connesse con l'esercizio dei voli; – controllare lo stato e la funzionalità di un eventuale cisterna raccolta oli esausti; – le acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici saranno sottoposte sia ad un trattamento primario

				(fossa Imhoff) che secondario, come prevede l'art. 27 delle NTA di cui al PTA/2010; – rispettare l'invarianza idraulica con realizzazione di una depressione in area verde posta a monte del punto di scarico, della superficie di circa 150 mq, inerbita, e con volumetria utile di invaso pari a circa 100 mc.
--	--	--	--	---

Paesaggio

L'aviosuperficie si pone a poca distanza dalla ferrovia la quale costituisce già un corridoio tecnologico che si sviluppa nel territorio. La scelta del sito permette pertanto di non creare sensibili interferenze paesaggistiche. Il territorio in cui si inserisce si caratterizza per la presenza di diversi edifici rurali sparsi, accessori ad uso agricolo e nuclei urbani.

La presenza dell'aviosuperficie potrà contribuire a differenziare l'offerta turistica della zona in quanto attività sportiva che sta riscuotendo sempre più interesse a livello nazionale. Inoltre si inserisce in una rete di aviosuperfici grazie alle quali si riescono a ricevere turisti da fuori. La semplicità della struttura, dove si ricorda la pista è un prato, e il carattere sportivo della stessa la rendono ben integrata con le finalità turistico ricreative della zona.

Nella figura che segue si riporta un esempio di aviosuperficie nel completo sviluppo.



Fig. 1.3/1: Esempio aviosuperficie nel completo sviluppo. Nella situazione di progetto, alla distanza di 30m, dietro agli hangar c'è la scarpata della ferrovia e successivamente un terrazzo alluvionale

Analisi delle interferenze sulle previsioni del PTC in merito al varco fluviale.

L'argomento è stato trattato nell'ambito dell'analisi del quadro programmatico (cap. 1.2.3, Sez. A) evidenziando come la sua ripermimetrazione per lo stretto necessario alla realizzazione degli hangar non inficia la sua funzione, in quanto in termini di superficie incide per appena lo 0,15% dell'intero varco fluviale.

Le caratteristiche degli hangar e la loro dislocazione in due blocchi distaccati di circa 100 m, recependo le Osservazioni formulate dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche, mitigano l'effetto di chiusura della percezione del varco fluviale.

Analisi dell'impatto visuale

Di seguito si riporta l'analisi dell'impatto visivo del progetto presentato per la Verifica di Assoggettabilità a VIA nel corso della quale la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche si è già espressa positivamente con prescrizioni.

Oltre all'ottemperanza a tale prescrizione come mitigazione si adotterà una colorazione verde in grado favorire l'inserimento paesaggistico delle strutture. Su alcune viste è stato ipotizzato anche un colore più scuro che sembra dare risultati buoni risultati. In fase esecutiva si farà un approfondimento sulla colorazione delle pareti degli hangar in modo da ridurre la percezione.

Il bacino di visuale spazia fra le due colline contrapposte, dalle quali i piccoli hangar e la pista risulteranno poco percettibili per via della distanza e della vegetazione che si frappone. Dal rilievo collinare che la sovrasta in sinistra alla piana del Chienti la vista dell'aviosuperficie è in parte interclusa dalla ferrovia stessa. Il sito risulta comunque non visibile andando in destra alla strada di accesso che conduce a delle abitazioni al piede della collina (Foto 1.3/1).



Foto 1.3/1: Vista dalla strada collinare sopra al sito dell'aviosuperficie. Essa è visibile in lontananza e rimane in parte nascosta dalla vista dalla collocazione a fianco della ferrovia.

Nello stesso settore collinare di cui sopra, andando verso casa Casoni, sono visibili i tetti degli hangar.



Foto 1. 3/2: Vista del dell'area del Varco fluviale dalla strada che conduce a Loc. Casoni



Foto 1. 3/3: Vista del dell'area del Varco fluviale dalla strada che conduce a Loc. Casoni con inseriti gli hangar. Risultano visibili praticamente solo i tetti in quanto rimangono nascosti per gran parte dal rilevato della ferrovia.

Le visuale maggiore è dalla SP 77, in quanto passa a fianco della pianura in fondo alla quale saranno collocati gli hangar e delimitata la pista di decollo e atterraggio. Ad ogni modo la velocità delle auto attutisce la percezione delle piccole strutture a servizio dell'aviosuperficie. La colorazione delle pareti contribuirà a favorire il loro inserimento paesaggistico.



Foto 1.3/4: Vista dalla SS 77. La frequenza delle volumetrie che si incontrano passando con l'auto e la velocità delle stesse ridurrà la percezione dei piccoli hangar. La mitigazione che prevede le pareti colorate di verde favorirà l'inserimento paesaggistico dell'aviosuperficie.

Altra visuale, segnalata in sede di Rilievo di VAS, è dalla Superstrada 77. Essa rappresenta nel territorio una criticità rispetto alla emergenza costituita dal Castello della Rancia, costituendo una interruzione visuale del varco fluviale di un certo peso.

L'indicazione di tale visuale come punto sensibile deve essere valutato in base alle seguenti considerazioni:

- la velocità di percorrenza è di 110 km/h, tale da percepire maggiormente il Castello della Rancia, posto nelle immediate vicinanze in sinistra, piuttosto che gli hangar in lontananza sulla destra;
- la strada non è dotata di corsia di emergenza e punti di belvedere. L'unica possibilità di fermarsi è sulla piazzola di emergenza che deve essere lasciata libera per la funzione di emergenza che deve svolgere. Essa non si può considerare un punto di belvedere.



Foto 1.3/5: Caratteristiche della piazzola di emergenza della Superstrada 77. La corsia di emergenza è assente.



Foto 1.3/6: Vita del Castello della Rancia sullo sfondo ripreso dalla piazzola di emergenza

Ad ogni modo, recependo l'osservazione del rilievo in sede di determina per l'assoggettamento a VAS è stata effettuata la fotosimulazione dalla superstrada 77 prevedendo la colorazione delle pareti degli hangar in verde.



Foto 1.3/7: Gli hangar hanno le pareti color verde.

Nella figura che segue si riporta una simulazione ipotizzando una colorazione più vicina ai colori presenti nell'intorno. In fase esecutiva, sul primo hangar si dovranno fare scelte di colore in grado di minimizzare la percezione degli hangar.



Foto 1.3/8: Ipotesi di colorazione più scura delle pareti degli hangar.

Il punto di visuale più sensibile è sicuramente dal Castello della Rancia. L'analisi ha messo in evidenza che a piano campagna la visuale è ostacolata dal rilevato della superstrada. Per poter percepire gli hangar bisogna salire sulle mura. Per mitigare l'impatto da tale visuale sarà studiata una colorazione delle pareti dei ricoveri degli aerei in grado di favorire la minima percezione degli stessi. L'evoluzione del progetto prevede due fasi. Nella prima si realizzeranno solo 6 hangar disposti a coppia (totale 3 moduli). I restanti 6 hangar (altri 3 moduli) si realizzeranno in un secondo momento, in relazione alla fruizione dell'aviosuperficie. In questo modo si riuscirà a valutare l'efficacia della colorazione utilizzata come mitigazione e si potrà provvedere con un cambio della colorazione per migliorare l'inserimento nel paesaggio. Le due serie di hangar saranno distanziati circa 10 m tra di loro per ridurre l'effetto barriera. Ad ogni modo il sito di progetto è lontano rispetto punto di visuale sensibile. La sua percezione è ridotta dalla presenza di altre interferenze in primo piano, quale il rilevato della superstrada che in questo contesto rappresenta una criticità.



Foto 1.3/9: Vista dal Castello della Rancia. Il sito di variante si vede in lontananza. La vista risulta sicuramente attratta dal parcheggio sottostante, tralasciando lo sfondo.



Foto 1.3/10: Fotosimulazione - l'aviosuperficie e le nuove volumetrie sono appena percepibili

I punti di visuale in destra alla piana del Chienti sono di nuovo poco significativi in quanto il sito è scarsamente percettibile.



Foto 1.3/11: Vista dalla collina di fronte al sito di variante. Esso è poco percepito a causa della vegetazione che si frappone e della lontananza.

Scheda tematica n. 4: Paesaggio				
Az. P1 – Realizzazione della pista di volo Az. P2 - Realizzazione hangar e strutture accessorie				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano - Commento	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Garantire uno sviluppo territoriale integrato	Mq di superficie destinata alla realizzazione delle infrastrutture	Le azioni che hanno maggiore interferenza sul paesaggio sono legate alle volumetrie degli hangar da realizzare. A livello di gestione del territorio risulta la necessità di ridefinire il perimetro del varco fluviale per lo stretto necessario alla realizzazione degli hangar.	EFFETTO NEGATIVO POCO SIGNIFICATIVO (-)	Separare i due lotti di hangar previsti dal progetto presentato per la Verifica di assoggettabilità a VIA in modo da rendere meno evidenti le nuove volumetrie.
	Grado di percezione visiva delle infrastrutture			

Aria

FASE DI CANTIERE: VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO AI RECETTORI E ANALISI DEI RISULTATI

SCENARIO 1

Per quanto riguarda la fase di cantiere si fa riferimento alle seguenti operazioni per le quali viene calcolato il singolo contributo:

- Scotico terreno vegetale (AP-42 13-2-3)
- Scavo (SCC 3-05-027-60)

Scotico del terreno vegetale

Scotico del terreno vegetale AP-42 13-2-3

L'attività di scotico (rimozione degli strati superficiali del terreno) e sbancamento del materiale superficiale viene effettuata di norma con ruspa o escavatore e, secondo quanto indicato al paragrafo 13.2.3 "Heavy construction operations" dell'AP-42, produce delle emissioni di PM10 con un rateo di 3,42 kg/km. Per utilizzare questo fattore di emissione occorre quindi stimare ed indicare il percorso della ruspa nella durata dell'attività, esprimendolo in km/h.

Ipotizzando una operatività dell'escavatore pari a circa 10m³/h (larghezza benna 1,5 m e profondità di scavo pari a 0,5 m) si ottiene una velocità di avanzamento di circa 13 m/h, che determina una emissione oraria pari a **45 g/h**.

Scavo - Esecuzione degli scavi di fondazione per gli hangar con escavatore meccanico a benna rovescia

Estrazione del materiale SCC 3-05-027-60 (sand handling transfer and storage in "industrial sand and gravel")

Per la fase di scavo effettuata con un escavatore a benna rovescia non è presente uno specifico fattore di emissione; tenuto conto del fatto che il materiale estratto è umido, si considera cautelativamente il fattore di emissione associato al SCC 3-05-027-60 Sand Handling, Transfer, and Storage in Industrial Sand and Gravel", pari a 1.30×10^{-3} lb/tons di PTS equivalente a 3.9×10^{-4} kg/t di PM10 avendo considerato il 60% del particolato come PM10.

Ipotizzando una densità del materiale pari a 1.7 t/m^3 , si trattano 243 t/g (30 t/h), e quindi si ha una emissione pari a **12 g/h**.

Nella tabella 1.3/1 seguente vengono riassunte tutte le emissioni orarie calcolate e la relativa sommatoria:

Tab. 1.3/1: Scenario 1: sommatoria emissioni

SCENARIO 1	
Sommatoria delle emissioni senza abbattimento	
ATTIVITA'	Emissione oraria (g/h)
Sbancamento	45
Scavo	12
TOTALE	57

Si può osservare quanto segue:

- per le attività svolte nell'area oggetto di intervento la stima della massima emissione oraria risulta pari a 57 g/h (corrispondenti ad un valore massimo di 456 g/g)
- le attività lavorative si svolgono su un periodo totale di 56 ore e in prossimità dell'area del cantiere;
- i recettori sensibili più esposti sono ad una distanza inferiore a 50 m rispetto alla zona interessata dall'intervento.

Al fine di verificare l'impatto dell'attività sui recettori individuati si utilizzano i valori riportati nella tabella 13 delle Linee guida ARPAT indicati come proposta di soglie assolute di emissione di PM10 al variare della distanza dalla sorgente e al variare del numero dei giorni di emissione e riportati di seguito.

Si precisa che i valori di emissione oraria ivi riportati sono correlati a condizioni che determinano almeno un superamento all'anno dei valori limite previsti dalla normativa vigente. Sulla base di quanto riportato nelle citate linee guida il non superamento del 50% dei valori riportati in tabella identifica condizioni che possono essere considerate a priori compatibili con i limiti di legge per la qualità dell'aria.

Intervallo di distanza (m)	Giorni di emissione all'anno					
	>300	300 - 250	250 - 200	200 - 150	150 - 100	<100
0 - 50	145	152	158	167	180	208
50 - 100	312	321	347	378	449	628
100 - 150	608	663	720	836	1038	1492
>150	830	908	986	1145	1422	2044

Dal confronto tra il fattore di emissione determinato e il valore della tabella corrispondente ai giorni lavorativi ed alla distanza dei recettori, si evince pertanto che l'impatto atmosferico prodotto dalla fase di cantiere ai recettori più esposti risulta accettabile in quanto compatibile con i limiti di legge per la qualità dell'aria (valore massimo inferiore al 27,5% del valore limite).

Misure di mitigazione adottate durante la fase di cantiere

Nonostante la valutazione dell'impatto atmosferico in fase di cantiere effettuata non abbia dimostrato criticità durante la fase di realizzazione delle opere, come da richiesta di ARPAM si riporta di seguito la descrizione delle azioni di mitigazione da mettere in atto durante la fase di cantiere.

Ai fini del contenimento delle polveri derivanti dall'uso e transito dei mezzi utilizzati per le operazioni di scotico e scavo necessarie per la realizzazione della pista di atterraggio e delle strutture (hangar e struttura in legno) a servizio, sarà effettuata la bagnatura con acqua dei percorsi interessati mediante irrigatori. Un'efficienza di abbattimento pari al 75% è facilmente conseguibile adottando le modalità di trattamento sotto riportate (cfr. linee guida dell'ARPAT).

La tabella seguente riporta le frequenze orarie di bagnatura ed i relativi quantitativi di trattamento necessari ad ottenere ipotizzato in funzione del flusso di mezzi transitanti.

Quantità di trattamento applicato (litri/m ²)	Intervallo di tempo tra due applicazioni successive (ore)	
	Numero di veicoli orari inferiore a 5	Numero di veicoli orari compreso tra 5 e 10
0.1	2	2-1
0.2	5	4-2
0.3	7	5-3
0.4	9	7-4
0.5	11	9-5
1	23	18-9
2	46	37-18

Allo scopo di mitigare le emissioni polverose prodotte da eventuali cumuli temporanei di terreno, nei periodi siccitosi si procederà con la bagnatura mediante irrigazione, la cui frequenza dipende dalle condizioni meteo-climatiche (più spesso nei periodi di maggior siccità con giornate ventose).

Non si ritiene invece necessaria alcuna azione di mitigazione durante la fase di esercizio in quanto la pista è inerbata e pertanto non suscettibile di determinare sollevamento di particolato.

FASE DI ESERCIZIO

Per quanto riguarda l'impatto atmosferico in fase di esercizio, ipotizzando uno scenario estremamente conservativo concomitante a qualche manifestazione che, in base alle esperienze fatte dall'associazione nel corso della propria attività, possono essere circoscritte a qualche giorno/l'anno, si possono avere circa 12 decolli ed atterraggi/ora per una durata complessiva di circa 2 ore. Nella condizione di funzionamento ordinario i decolli/atterraggi si riducono a 2-3 ogni ora.

I velivoli sono essenzialmente di due tipi:

- Velivoli VDS (circa $\frac{3}{4}$ del parco circolante) assimilabili ad auto di media cilindrata a benzina senza catalizzatore
- Velivoli AG (circa $\frac{1}{4}$ del parco circolante) assimilabile ad auto di grossa cilindrata a benzina senza catalizzatore.

In prossimità dell'aviosuperficie è presente la SP 77 Val di Chienti che denota i seguenti volumi di traffico così come risultanti dalle misure effettuate dal Comune di Macerata nella tratta Sforzacosta-Casette Verdini:

Flusso giornaliero	Circa 16000 veicoli/giorno
Flusso ora di punta	Circa 1400 veicoli/ora

Dai dati dello studio effettuato si può notare inoltre che per più di 10 ore al giorno si superano i 1000 veicoli/h con un picco di oltre 1400 veicoli/h nell'ora di punta (dalle ore 17 alle ore 18).

Come si evince dai dati sopra riportati, Il numero massimo ipotizzabile di aereomobili in attività (12 nel caso di maggior afflusso in concomitanza di manifestazioni) risulta trascurabile rispetto ai volumi di traffico sperimentati a meno di duecento metri dal campo di volo.

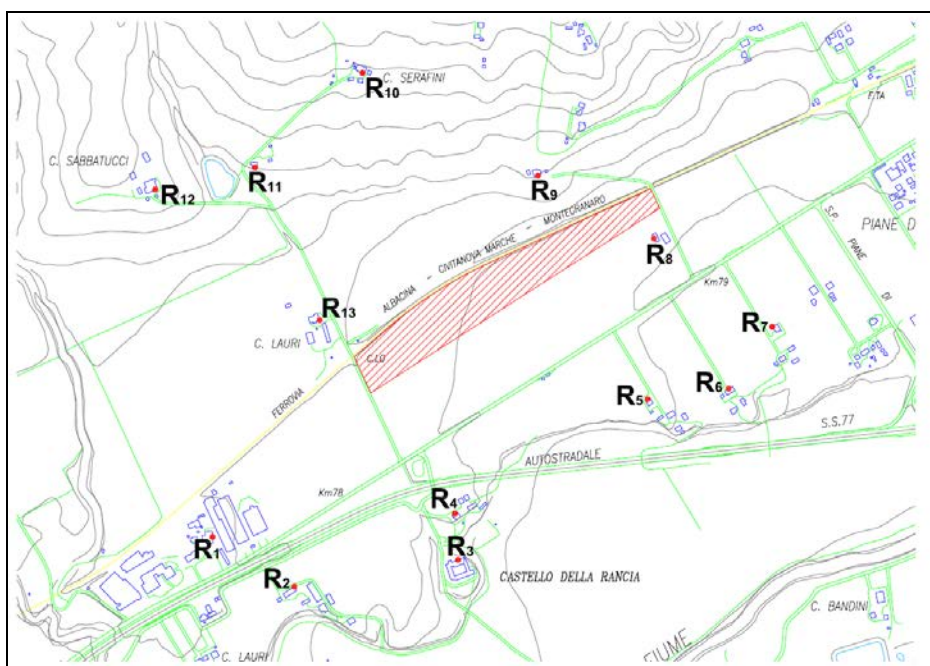
Parimenti trascurabile appare l'impatto atmosferico relativo al traffico indotto, legato sostanzialmente al numero di auto con cui i proprietari raggiungono l'aviosuperficie che può essere stimato cautelativamente in un valore massimo di 20/30 autoveicoli in alcune giornate dell'anno.

Pertanto appare giustificata l'assunzione di non significatività dell'impatto atmosferico in fase di esercizio.

Considerazioni finali

Sulla base di quanto esposto ai precedenti paragrafi si può concludere che la realizzazione dell'opera non determina modifiche apprezzabili alla qualità dell'aria esistente.

Si può pertanto concludere che **l'impatto atmosferico prodotto dalla realizzazione del progetto "di realizzazione di un'aviosuperficie in località Piane della Rancia del Comune di Tolentino" nella condizione progettuale descritta, è da ritenersi non significativo.**



Tav.1.3/1: Planimetria dell'area con identificazione dell'area dell'aviosuperficie e dei recettori

Scheda tematica n. 5: Aria				
Az. P2 – Realizzazione hangar e strutture accessorie Az. P4 - Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio; Az. P5 – Esercizio dell'aviosuperficie per emergenze e calamità naturali.				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
<i>Tutelare la qualità dell'aria.</i>	Parametri di qualità dell'aria: PTS	Durante la fase di cantiere sono previsti limitati scavi e movimenti terra per la realizzazione dei pozzetti di fondazione per gli hangar e lo scavo delle trincee per la messa in opera dei sottoservizi. In fase di esercizio l'impatto atmosferico non è significativo.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	Ai fini del contenimento delle polveri derivanti dall'uso e transito dei mezzi utilizzati per le operazioni di scotico e scavo necessarie per la realizzazione della pista di atterraggio e delle strutture (hangar e struttura in legno) a servizio, sarà effettuata la bagnatura con acqua dei percorsi interessati mediante irrigatori. Un'efficienza di abbattimento pari al 75% è facilmente conseguibile adottando le modalità di trattamento sotto riportate (cfr. linee guida dell'ARPAT).

Clima acustico

Dall'analisi dei risultati delle simulazioni, sintetizzati nel cap. 2.6 e ampiamente discusse negli allegati ai quali si rimanda per gli approfondimenti, si evince che il clima acustico successivo alla realizzazione dell'aviosuperficie nel caso di utilizzo sia di aeromobili che di elicotteri risulta accettabile in quanto non viene superato alcuno dei limiti stabiliti sia dalla normativa specifica di settore (DPR 304/2001) che dalla classificazione acustica attualmente vigente nell'area oggetto di indagine.

Si può pertanto concludere che l'impatto acustico prodotto dall'esercizio dell'aviosuperficie da parte dell'Associazione Avio Club Macerata, nel caso di utilizzo sia di aereomobili che di elicotteri e nella condizione progettuale descritta, è da ritenersi accettabile in quanto i livelli di pressione sonora ad esso riferibili rientrano nei limiti fissati dalla normativa vigente.

Scheda tematica n. 6: Clima acustico				
Az. P4 – Esercizio con fruizione ricreativa legata all’attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio; Az. P5 – Esercizio dell’aviosuperficie per emergenze e calamità naturali.				
Obiettivo generale/Stato dell’ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Tutelare la qualità del clima acustico esistente	Livello equivalente diurno in corrispondenza dei recettori sensibili.	I Risultati delle simulazioni dimostrano che il clima acustico in corrispondenza dei recettori individuati non supera i limiti normativi nel caso di utilizzo degli aeromobili e degli elicotteri.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	I risultati delle simulazioni non richiedono mitigazioni.

Energia

Dal punto di vista energetico l’adozione della variante non presenta interferenze significative. L’attività dell’aviosuperficie è prevista solo in periodo diurno. Le volumetrie da realizzare non prevedono necessità di riscaldamento. La necessità energetica si limita pertanto ad alimentare qualche attrezzatura per la manutenzione degli aerei e al sistema di allarme.

Scheda tematica n. 7: Energia				
Az. P4 – Esercizio con fruizione ricreativa legata all’attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio				
Obiettivo generale/Stato dell’ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Promuovere scelte energetiche ecosostenibili	Contenere i consumi energetici.	I consumi energetici sono limitati in quanto l’esercizio del volo è esercitato solo in periodo diurno.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	

Rifiuti

Per quanto riguarda i rifiuti essi saranno circoscritti essenzialmente alla fase di cantiere. In fase di esercizio essi sono limitati dalla fruizione contenuta e saltuaria al periodo di esercizio del volo. Questi ultimi saranno gestiti applicando la raccolta differenziata in accordo all’art. 179 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Scheda tematica n. 8: Rifiuti				
Az. P2 – Realizzazione hangar e strutture accessorie				
Az. P3 - Realizzazione sottoservizi				
Az. P4 - Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Riduzione del volume di rifiuti prodotti	Riutilizzo nel sito delle terre e rocce da scavo. Percentuale di rifiuti a raccolta differenziata ed indirizzati verso il riutilizzo.	In fase di cantiere i rifiuti sono limitati dalla semplicità delle attività da fare, consistenti nel realizzare strutture facilmente smontabili, con carattere amovibile. In fase di esercizio i rifiuti sono alquanto limitati per la presenza saltuaria e frammentaria dei soci. Le piccole manutenzioni possono produrre piccole quantità di rifiuti che vengono portati via in giornata.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	Riutilizzare le terre derivanti dagli scavi direttamente in sito; Applicare la raccolta differenziata

Mobilità

L'incidenza del progetto sulla mobilità risulta poco significativo. Il flusso attratto è limitato alle auto dei soci e di qualche visitatore se attivata la scuola di volo. Considerando che il progetto presentato per la verifica di assoggettabilità a VIA è limitato al massimo a 12 hangar con potenzialità di ricovero di un massimo di 2-3 aerei per hangar si può stimare il ricovero al massimo di circa 30 aerei. In via prudenziale si possono prevedere un massimo di 30 auto come flusso di picco.

Scheda tematica n. 9: Mobilità				
Az. P2 – Realizzazione hangar e strutture accessorie				
Az. P4 - Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio				
Obiettivo generale//Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Mobilità sostenibile	Flussi orari	Il flusso attratto è mediamente di qualche auto al giorno. Nelle situazioni di punta si possono avere arrivi di circa 30 auto nell'arco di un'ora.	NESSUN EFFETTO APPREZZABILE (0)	Il limitato flusso di traffico attratto non richiede mitigazioni.

Economia

Lo statuto dell'avio superficie riporta quanto segue:

Art. 2 – Scopi e finalità:

.....

2. L'Avio Club Macerata è costituito allo scopo di diffondere e di praticare la disciplina del Volo in genere ed in tutte le sue forme; esercita, a tal fine, attività turistica, sportiva e didattica di volo a motore, a vela, aeromodellistica, di paracadutismo e di volo da diporto e sportivo con apparecchi provvisti o privi di motore e con ogni mezzo e servizio che consenta il raggiungimento del fine associativo; favorire la conoscenza, la solidarietà e lo scambio di informazioni tra i piloti e i simpatizzanti del volo, con promozione di qualsiasi manifestazione idonea agli scopi sociali; favorire la diffusione della cultura aeronautica; essere di stimolo alle istituzioni da cui dipendono le attività aeronautiche per la promozione delle stesse, collaborando con esse mediante idee e progetti atti a diffondere ed alimentare la cultura aeronautica; potrà partecipare e sviluppare programmi di protezione civile o programmi di ricerca con università e altri enti.

3. Per il miglior raggiungimento degli scopi sociali, l'Associazione potrà, tra l'altro, svolgere l'attività di gestione, conduzione, manutenzione ordinaria di impianti ed attrezzature sportive abilitate alla pratica del volo nonché lo svolgimento di attività didattica per l'avvio, l'aggiornamento ed il perfezionamento nello svolgimento della pratica sportiva del volo, previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni da parte degli Enti competenti.

Nella richiesta fatta al comune per la variante urbanistica è esplicitato che l'area e le strutture connesse potranno essere utilizzate come eliporto della protezione civile, eliambulanza ed aree al servizio delle forze dell'ordine, della protezione civile e di organizzazioni analoghe.

In pratica l'iniziativa non è finalizzata solo ai soci ma si apre ad altri usi, fra cui quello legato alle emergenze sanitarie e alle attività della protezione civile sono estremamente importanti. L'attività sportiva rappresenta inoltre una modalità di fruizione del territorio sinergica con quella turistico-ricreativa.

Infine si segnalano diverse attività collaterali che possono essere esercitate grazie alla presenza di una aviosuperficie che in passato sono state in parte fatte con la convenzione quadro con l'Università di Macerata per la realizzazione di coperture aerofotogrammetriche a fini di ricerca nel Territorio Marchigiano.

La presenza di una aviosuperficie crea opportunità per implementare le attività di gestione del territorio, dell'ambiente e del settore agricolo. Infatti essa rappresenta una base logistica per istituti di ricerca e enti pubblici per l'uso di droni e aerei ultraleggeri che eseguono di controllo e monitoraggio nei seguenti campi nel rispetto dei regolamenti vigenti nel settore:

- Controllo urbanistico;
- Monitoraggio dissesti idrogeologici;
- Inquinamento delle acque superficiali;
- Monitoraggio stato di conservazione dei Beni architettonici;
- Calamità naturali
- Controllo dello stato fitosanitario delle colture agrarie finalizzato alla riduzione dei trattamenti fitosanitari;
- Ecc..



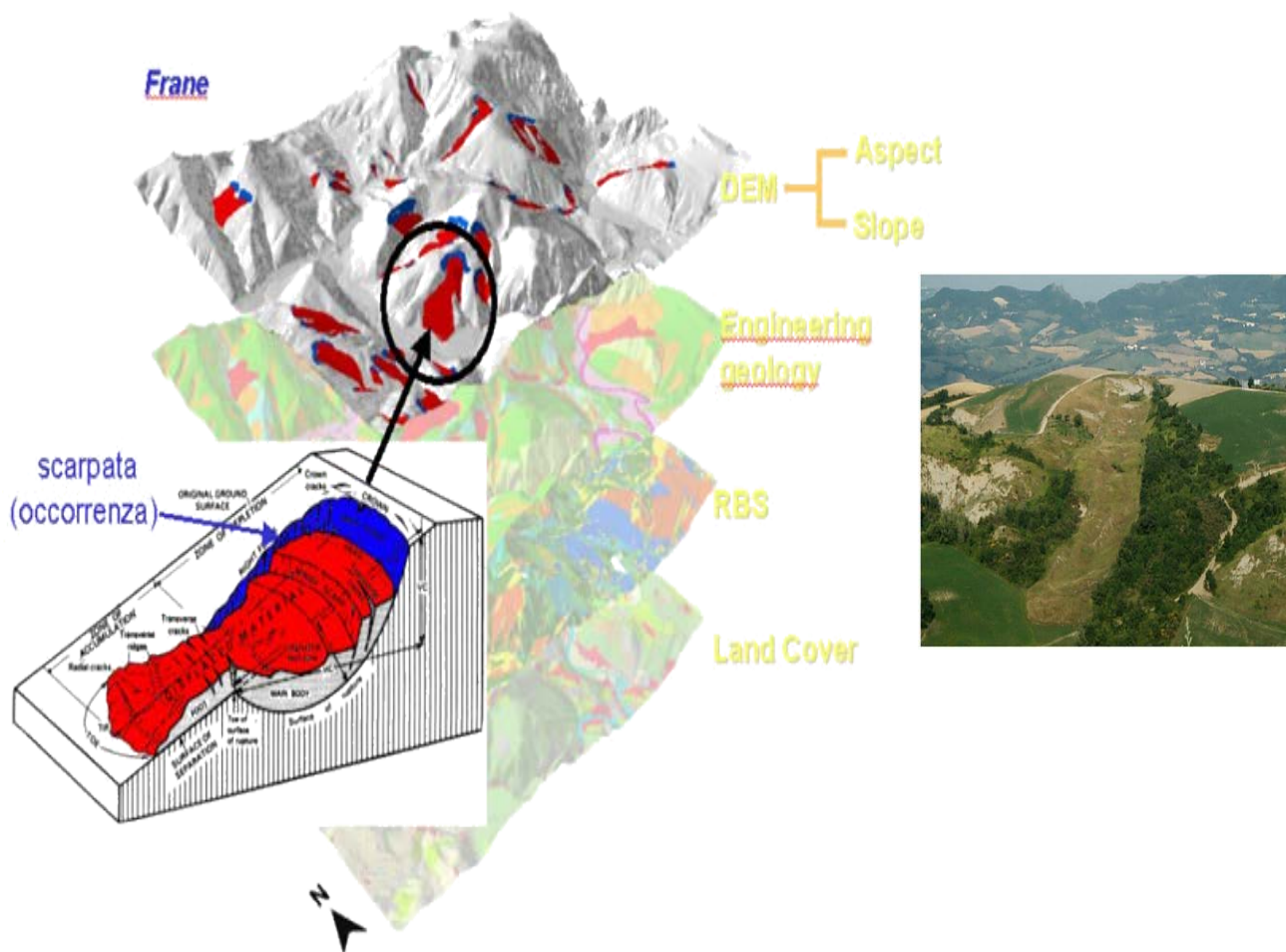


Fig. 1.3/2: Potenziali sviluppi di un'aviosuperficie nel campo dei servizi di monitoraggio ambientale – (Rif. Riferimento: sito Società Aerospaziale Mediterranea srl)

Scheda tematica n. 10: Economia				
Az. P4 - Esercizio con fruizione ricreativa legata all'attività sportiva del volo, sinergica alle altre attrattive presenti nel territorio				
Az P5 – Esercizio dell'aviosuperficie per emergenze e calamità naturali				
Az P6 - Incentivare l'occupazione in fase di cantiere e l'indotto in fase di esercizio				
Obiettivo generale/Stato dell'ambiente	Indicatore	Pressione Azione/Previsione del piano	Impatto / Effetto ambientale	Mitigazioni e compensazioni
Incentivare l'economia sostenibile	N° di occupati in fase di cantiere; Indotto legato alla pratica del volo; N° di decolli e atterraggi per fini di pubblica utilità ed emergenza.	Le varie azioni determina una limitata incentivazione dell'occupazione per la realizzazione delle infrastrutture e alimentando l'indotto legato al volo aereo a scopi sportivi, ricreativi e dei servizi. La presenza di una pista di volo può essere utilizzata per emergenze sanitarie e come base per la protezione civile.	EFFETTO POSITIVO POCO SIGNIFICATIVO (+)	Aderire alle norme e regolamenti vigenti che disciplinano le diverse attività per renderli sostenibili con i sistemi produttivi presenti nel territorio circostante.

2. VALUTAZIONE DEGLI SCENARI CUMULATIVI

Dal punto di vista aeronautico, ad una distanza di circa 1.750 metri ad ovest della pista in progetto è presente una elisuperficie denominata "Il Casone". In base alle informazioni presenti sul sito ENAC è gestita da un privato, ha operatività diurna e notturna ed è dedicata all'attività "Turistica" e orientamento 040° - 220°. La pista dell'aviosuperficie in progetto avrà orientamento 050° - 230° quindi quasi la stessa dell'elisuperficie ma spostata a sud di circa 700 metri. Pertanto, vista la distanza, lo spostamento delle traiettorie e l'uso limitato e turistico dei due siti non fanno emergere problemi di interferenza. Si deve considerare anche che le operazioni diurne avvengono con regole VFR cioè la separazione dei velivoli deve avvenire visivamente ed eventualmente anche con opportune comunicazioni radio.

In linea generale le piccole dimensioni del progetto, con una volumetria contenuta e strettamente legata all'attività sportiva dell'aviosuperficie, in quanto ricovero dei velivoli a motore, fanno sì che non si creino impatti cumulati con altre realtà sportive e produttive presenti nel territorio di Tolentino e in quelli confinanti.

Ad ogni modo la metodologia di lavoro adottata per il presente studio si basa sull'analisi dello stato attuale di qualità ambientale che comprende tutti i possibili impatti e criticità del sistema ambientale e paesaggistico di area vasta nella quale è inserito il sito di progetto. Su tale base si sommano gli impatti del nuovo progetto ottenendo un impatto cumulato



Fig. 2/1: Schema interferenze tra Aviosuperficie ed Elisuperficie

3. MISURE PREVISTE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI EVENTUALI IMPATTI NEGATIVI SIGNIFICATIVI SULL'AMBIENTE DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO

Durante lo sviluppo del rapporto ambientale sono state esplicitate in diverse parti le varie misure di mitigazione previste per rendere l'intervento compatibile. Si evidenzia che l'attività si esercita solo in periodo diurno.

Ambiente idrico e Suolo e sottosuolo

- realizzare e mantenere in perfetta efficienza le eventuali reti fognarie, evitare le perdite ed operare una corretta regimazione delle acque meteoriche;
- realizzare a regola d'arte una piazzola per piccole manutenzioni.

La manutenzione ordinaria e straordinaria degli aeromobili (tagliandi per manutenzione programmata, cambio olio e liquidi, smontaggio componenti motore, riparazioni su rottura,...) sono effettuate da ditte specializzate dotate di officina mobile (servizio analogo a quello svolto per le macchine operatrici (escavatori, pale,...) operanti nelle cave).

La piccola manutenzione, di norma effettuata a cura del proprietario dell'aeromobile e consistente in semplici operazioni con attrezzatura manuale quali ad es. smontaggio ruote, controllo tiraggio bulloni, tiranti, rabbocchi di olio e liquidi, sostituzione lampade avariate, ..., viene effettuato in un'area dedicata di uno degli hangar nella quale sono conservate le attrezzature manuali di uso comune (giraviti, brugole, chiavi inglesi, martelli, sollevatore, avvitatori, chiavi dinamometriche, bulloneria,...).

Al fine di assicurare la perfetta protezione del terreno contro i potenziali sversamenti di sostanze pericolose e/o inquinanti detta area sarà resa impermeabile ed a perfetta tenuta di liquidi realizzando una piccola piattaforma in calcestruzzo di dimensioni indicative 4x2 m sulla quale sarà posizionata la porzione anteriore dell'aeromobile (quella contenente il motore) durante le operazioni di manutenzione minima.

La piattaforma sarà realizzata con adeguata pendenza al fine di convogliare eventuali perdite di liquidi in un pozzetto centrale anch'esso realizzato in calcestruzzo e perfettamente impermeabile.

I liquidi che eventualmente si dovessero raccogliere nel pozzetto costituiscono un rifiuto speciale (CER 130802* - Altre emulsioni) che sarà raccolto e smaltito conferendolo a ditte autorizzate.

- eseguire la periodica manutenzione della superficie interessata dalle varie attività connesse con l'esercizio dei voli;
- controllare lo stato e la funzionalità di un eventuale cisterna raccolta oli esausti;
- le acque reflue domestiche provenienti dai servizi igienici saranno sottoposte sia ad un trattamento primario (fossa Imhoff) che secondario, come prevede l'art. 27 delle NTA di cui al PTA/2010;
- rispettare l'invarianza idraulica con realizzazione di una depressione in area verde posta a monte del punto di scarico, della superficie di circa 150 mq, inerbita, e con volumetria utile di invaso pari a circa 100 mc.

Paesaggio

- nello sviluppo progettuale si ottempererà alla prescrizione della Soprintendenza Archeologia, Belle naturali e Paesaggio che in merito al progetto presentato per la Verifica di Assoggettività a VIA, suddiviso in due lotti da realizzare in momenti in

relazione allo sviluppo dell'iniziativa sportiva, indica che il secondo blocco di hangar sia realizzato nella parte opposto della pista di volo per evitare un cumulo di impatto.

Pertanto il progetto si è adeguato distanziando il secondo blocco a circa 100 m dal primo, posto a sua volta a circa 100 m dalla strada di ingresso.

- colorazione verde delle pareti degli hangar per ridurre la percezione visiva degli stessi.

Rumore

- le valutazioni di impatto sviluppate per diversi scenari di riferimento non richiedono l'applicazione di mitigazioni.

Qualità dell'aria

Nonostante la valutazione dell'impatto atmosferico in fase di cantiere effettuata non abbia dimostrato criticità durante la fase di realizzazione delle opere, come da richiesta di ARPAM si riporta di seguito la descrizione delle azioni di mitigazione da mettere in atto durante la fase di cantiere.

Ai fini del contenimento delle polveri derivanti dall'uso e transito dei mezzi utilizzati per le operazioni di scotico e scavo necessarie per la realizzazione della pista di atterraggio e delle strutture (hangar e struttura in legno) a servizio, sarà effettuata la bagnatura con acqua dei percorsi interessati mediante irrigatori. Un'efficienza di abbattimento pari al 75% è facilmente conseguibile adottando le modalità di trattamento sotto riportate (cfr. linee guida dell'ARPAT).

La tabella seguente riporta le frequenze orarie di bagnatura ed i relativi quantitativi di trattamento necessari ad ottenere ipotizzato in funzione del flusso di mezzi transitanti.

Quantità di trattamento applicato (litri/m ²)	Intervallo di tempo tra due applicazioni successive (ore)	
	Numero di veicoli orari inferiore a 5	Numero di veicoli orari compreso tra 5 e 10
0.1	2	2-1
0.2	5	4-2
0.3	7	5-3
0.4	9	7-4
0.5	11	9-5
1	23	18-9
2	46	37-18

Allo scopo di mitigare le emissioni polverose prodotte da eventuali cumuli temporanei di terreno, nei periodi siccitosi si procederà con la bagnatura mediante irrigazione, la cui frequenza dipende dalle condizioni meteo-climatiche (più spesso nei periodi di maggior siccità con giornate ventose).

Non si ritiene invece necessaria alcuna azione di mitigazione durante la fase di esercizio in quanto la pista è inerbata e pertanto non suscettibile di determinare sollevamento di particolato.

Energia

- Le utenze limitate e i bassi consumi ipotizzati non richiedono l'applicazione di misure di mitigazione. L'unica accortezza è l'uso di lampade a led per l'illuminazione in modo da contenere i consumi elettrici.

Rifiuti

- Applicazione della raccolta differenziata;
- Contenimento delle terre e rocce da scavo.

Mobilità

- I limitati flussi di traffico attratti non richiedono misure di mitigazioni.

Economia e aspetti sociali

- Creazione di posti di lavoro diretti e indotti in fase di cantiere;
- Creazione di un indotto legato alla pratica del volo;
- Realizzazione di una infrastruttura per emergenze sanitari e attività di protezione civile;
- Attivare una scuola per diffondere la conoscenza del volo in tutte le sue forme, applicando tutti i criteri di sicurezza e sostenibilità.
- Creare una attività sportiva sinergica alle altre forme attrattiva per la frequentazione ricreazionale dell'area.
- Attivare accordi di collaborazione scientifica con istituzioni pubbliche e private finalizzate alla ricerca e monitoraggio archeologico, ambientale e agricolo. Tale attività, come detto in premessa e precedentemente, è stata attivata nel 2007 con un **accordo con l'Università di Macerata per una collaborazione finalizzata a riprese aeree per la ricerca di zone di interesse archeologico**; nel 2014 è iniziata una collaborazione con l'associazione di volontari della Protezione Civile "Soccorritori Volontari Aiuti Umanitari onlus" il cui scopo è quello di effettuare ricognizioni aeree per la ricerca di incendi boschivi nella zona appenninica della provincia di Macerata.

Popolazione e Salute pubblica

Questo argomento è stato trattato indirettamente nell'ambito delle valutazioni relative alle varie interferenze sulle matrici ambientali e ai settori di governo, connessi a sua volta al tema della popolazione e della salute pubblica.

La non significatività della variante con le matrici ambientali e i settori di governo rendono sostenibile la stessa anche nei confronti della popolazione e della salute pubblica.

SEZIONE D: MONITORAGGIO

1. MONITORAGGIO AMBIENTALE

Di seguito si riporta il piano di monitoraggio ambientale che misura i diversi indicatori evidenziati nel corso dell'analisi ambientale e della successiva valutazione.

Esso tiene conto anche delle osservazioni emerse nel corso del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA e nello specifico delle richieste ARPAM in merito alla qualità dell'aria e al rumore.

I dati raccolti nel corso del monitoraggio saranno trasmessi al comune di Tolentino tramite un rapporto annuale per la sua pubblicazione sul proprio sito.

In base alle risultanze dei diversi indicatori proposti per le varie componenti ambientali e settori di governo si valuterà l'opportunità o meno di proporre eventuali misure di mitigazione. Esse saranno proposte e sviluppate all'interno del rapporto annuale per verifica.

Si propone inoltre di trasmettere i dati del monitoraggio anche all'ARPA Dipartimento di Macerata e alla Provincia di Macerata, Settore 9 Gestione del Territorio e Settore 10 Ambiente.

COMPONENTE AMBIENTALE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE	MONITORAGGIO	FREQUENZA
Biodiversità	Conservare gli ecosistemi naturali e seminaturali.	Preservare gli habitat naturali e seminaturali.	– Indice di naturalità del comparto	Non previsto in quanto trattasi di componente Poco significativa	-
Suolo e sottosuolo	Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici.	Prevenire e mitigare i rischi attuali e potenziali derivanti da dissesti	Il piano e programma non coinvolge aree a rischio idrogeologico. L'indicatore non viene valutato.	Non previsto in quanto trattasi di componente Poco significativa	-
	Preservare la qualità della falda.	Prevenire interferenze con la falda	– Livello piezometrico di riferimento e rapporto con il livello delle fondazioni; – Vulnerabilità	Non previsto in quanto trattasi di componente Poco significativa	-
	Preservare la qualità del suolo	Preservare la qualità dei suoli	– Parametri di qualità dei suoli	Analisi parametri del suolo già eseguiti e non risultano criticità	-
Acqua	Preservare la risorsa idrica	Contenere i consumi idrici	– Mc di acque consumate.	Controllo delle acque consumate da contatore	1 volta l'anno
		Garantire l'invarianza idraulica		Verifica funzionalità sistema di invarianza idraulica	Verifica volumetria vasca inerbita a garanzia della sua funzionalità
Paesaggio	Garantire uno sviluppo territoriale integrato.	Assicurare la qualità dell'ambiente nella pianificazione territoriale e paesaggistica;	- Mq di superficie destinata alla realizzazione delle infrastrutture; - Grado di percezione visiva delle infrastrutture	Analisi di visibilità in fase di cantiere, dopo la realizzazione della prima serie di hangar e dopo la realizzazione della seconda serie di hangar. Il monitoraggio è finalizzato a verificare l'efficacia della mitigazione operata con la colorazione delle pareti ed adottare eventuale modifiche di colore per eventuale ottimizzazione dell'inserimento paesaggistico.	Fase di cantiere: 1 volta; Realizzazione prima serie di hangar: 2 analisi in primavera e inverno; 2° serie di hangar: 2 analisi in primavera e inverno;
		Tutela degli agroecosistemi locali			
		Salvaguardare le aree a tutela paesaggistica.			
		Salvaguardare le visuali libere da beni architettonici e archeologici			
Qualità dell'aria	Tutelare la qualità dell'aria.	– Salvaguardare la qualità dell'aria nella fase di cantiere – Salvaguardare la qualità dell'aria nella fase di	– Valore delle PTS;	Relativamente alla matrice aria, poiché sulla base di quanto esposto nella relazione di valutazione previsionale dell'impatto atmosferico l'unico impatto potenzialmente rilevabile è riferito alla fase di cantiere, si prevede di effettuare durante la fase di	Fase di cantiere: 1 volta

COMPONENTE AMBIENTALE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE	MONITORAGGIO	FREQUENZA
		esercizio.		scavo una campagna misura delle polveri aerodisperse. La campagna consisterà nella misura a monte ed a valle nella direzione del vento delle PM10 in due intervalli orari di una giornata con assenza di precipitazioni. I punti di monitoraggio saranno scelti in base alla direzione prevalente del vento del giorno di misura. Il punto di misura a monte sarà scelto ad una distanza non inferiore a 100 m dall'area di scavo; il punto a valle sarà scelto ad una distanza pari a quella del recettore più vicino al cantiere, in modo da disporre di un dato cautelativo per tutti i recettori prossimi al cantiere.	
Clima acustico	Tutelare la qualità del clima acustico esistente	Garantire il rispetto dei limiti acustici di riferimento.	– Leq diurno in corrispondenza dei ricettori sensibili.	Relativamente alla matrice rumore si prevede di effettuare una valutazione di impatto post operam nelle seguenti condizioni operative: - fase di esercizio normale, entro tre mesi dalla data di messa in esercizio; - la fase di esercizio più gravosa in occasione della prima manifestazione utile, nella quale si potrà disporre di un numero di aeromobili sufficiente a valutare l'impatto ai recettori più sfavoriti nella condizione assunta a base della valutazione previsionale (12 decolli/atterraggi in 1 ora); - fase di esercizio per l'utilizzo quale elisuperficie, alla prima data utile nella quale si potrà disporre di un elicottero che possa atterrare e decollare al fine di valutare l'impatto ai recettori più sfavoriti anche in tale configurazione operativa.	1 volta l'anno
SETTORI DI GOVERNO	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE		
Energia	Promuovere scelte energetiche ecosostenibili	– Promuovere il risparmio energetico;	– Kw di energia consumata.	Controllo dei consumi energetici	1 volta l'anno
Rifiuti	Contenere la produzione dei rifiuti.	– Contenere la produzione dei rifiuti; – Massimizzare la raccolta differenziata e il recupero dell'organico.	– Riutilizzo nel sito delle terre e rocce da scavo. – Percentuale di rifiuti a raccolta differenziata	Verifica scavi e riutilizzo	Fase di cantiere

COMPONENTE AMBIENTALE	MACROBIETTIVI	OBIETTIVI SPECIFICI	INDICATORE	MONITORAGGIO	FREQUENZA
			ed indirizzati verso il riutilizzo.		
Mobilità	Mobilità sostenibile	Contenere i flussi di traffico	– Flussi orari	Poco significativo	
Economia	Economico sostenibile	Creare occupazione e fruizioni per attività socialmente utili.	– N° di occupati fase di cantiere; – Indotto legato all'esercizio dell'aviosuperficie; – N° di decolli e atterraggi per fini di pubblica utilità ed emergenza.	N° di occupati in fase di cantiere; Stima indotto economico una volta l'anno; N° di decolli e atterraggi ai fini di emergenza sanitaria e protezione vivile. N° e tipologia di attività diverse dal solo volo sportivo.	Fase di cantiere 1 volta alla fine del cantiere; 1 volta l'anno in fase di esercizio

Tab. 1/1: Schema di monitoraggio ambientale

SEZIONE E: CONCLUSIONI

Di seguito si riporta uno stralcio dei Riferimenti Normativi nel quale si inquadra l'aviosuperficie nell'ambito del panorama degli scali aerei, i quali si suddividono in due categorie aeroporti e aviosuperfici Fig. 1. La prima categoria è molto ampia e comprende sia i piccoli aeroporti utilizzati per il traffico locale sia gli scali internazionali, con piste in asfalto e immobili di grande ampiezza, utilizzate come terminal di linee aeree nazionali e internazionali. Sugli aeroporti si sviluppa principalmente, con modalità e intensità diverse, il traffico commerciale, il trasporto pubblico di passeggeri e quello relativo all'aviazione privata costituita dai piccoli aerei da turismo. Un'altra importante caratteristica delle infrastrutture aeroportuali è che sorgono su aree di proprietà demaniale e sono pertanto, sebbene gestiti in molti casi da aziende private, di proprietà pubblica e controllati dall'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) ossia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Le aviosuperfici dal punto di vista normativo sono cosa ben diversa dagli aeroporti. Con il termine "aviosuperficie" si identificano le piste di volo di proprietà privata, sulle quali è possibile atterrare e decollare con il consenso del gestore o del proprietario.

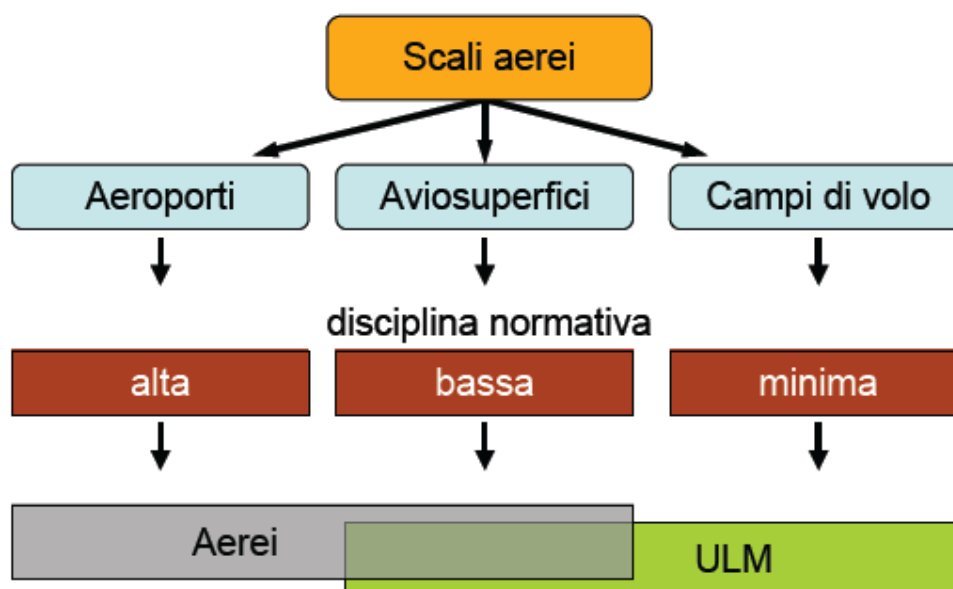


Fig. 1: Classificazione concettuale degli scali aerei in base alla normativa vigente

Nella figura 1, relativamente alla classificazione degli scali aerei e a fianco di aeroporti e aviosuperfici, sono inseriti anche i "campi di volo". Questo termine ha fatto la sua comparsa nel linguaggio aeronautico circa all'inizio degli anni '80 a seguito del diffondersi dei velivoli cosiddetti "ultraleggeri", chiamati così per distinguerli da quegli "aerei da turismo". La particolarità normativa degli ultraleggeri era quella di non rientrare nelle norme stabilite dal codice della navigazione aerea ma di essere considerati degli "attrezzi sportivi volanti" (Secondo la Legge 106/85 – Disciplina del volo da diporto o sportivo – "gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo ... non sono considerati aeromobili ai sensi dell'articolo 743 del codice della navigazione"). Una distinzione, questa, che per analogia si potrebbe equiparare a quella esistente tra una barca e un windsurf. Gli ultraleggeri, in quanto "non aerei", non potevano quindi usufruire, per il decollo e l'atterraggio, degli aeroporti propriamente detti ma dovevano utilizzare "qualsiasi area idonea avuto, ove occorra, il consenso di chi può disporre dell'area" (Art.3 – Uso delle aree per decollo e atterraggio – Regolamento di attuazione della legge 106/85 Disciplina del volo da diporto o sportivo). Il termine "qualsiasi area idonea" ha quindi introdotto una terza categoria di aree per il decollo e l'atterraggio dei velivoli ultraleggeri che poteva essere un semplice campo sottratto temporaneamente all'uso agricolo.

Nel linguaggio aeronautico comune quest'area è stata definita "campo di volo". Non c'è alcun obbligo da parte del gestore del campo di volo nei confronti dell'autorità aeronautica: non deve chiedere alcun permesso né la pista deve possedere particolari requisiti. Chiunque può ricavare sul proprio terreno una striscia di terra ed utilizzarla per il decollo e l'atterraggio degli ultraleggeri senza alcun obbligo se non il rispetto delle normative urbanistiche locali che sono di competenza comunale.

Le tre categorie di infrastrutture sono sottoposte a tre diversi regimi normativi: di grado elevato gli aeroporti, molto modesto quello relativo alle aviosuperfici e praticamente nullo per quanto riguarda, invece, la categoria dei campi di volo.

In estrema sintesi l'aviosuperficie è una struttura molto semplice, poco infrastrutturata in quanto è sufficiente una pista inerbita, dove possono atterrare dei piccoli velivoli, con potenzialità per svolgere un servizio di attrattiva turistico-ricreativa per il territorio, soggetta, a garanzia dei fruitori, ad un serie di regole gestionali e di verifiche da parte dell'ENAC.

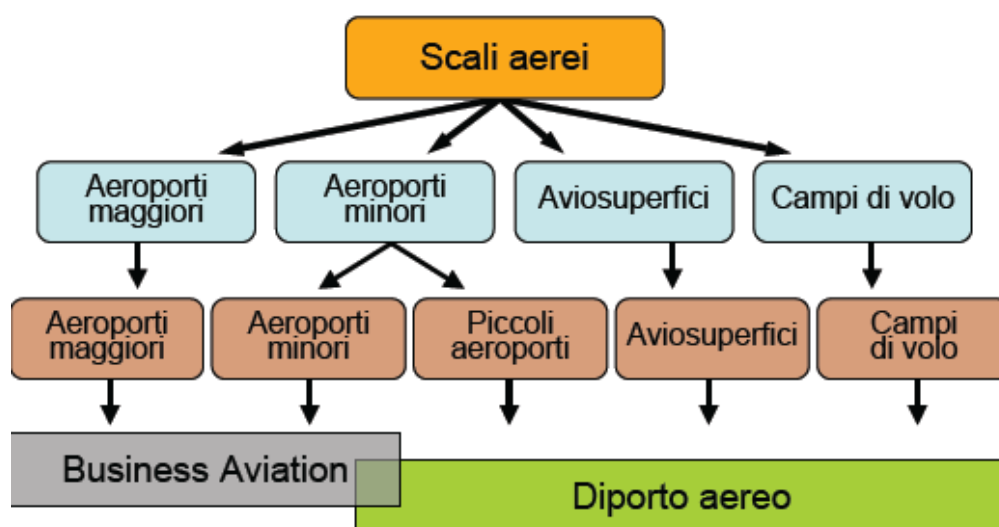


Fig. 2: Classificazione concettuale degli scali aerei in base al traffico successivamente all'emanazione della legge 106 e alla liberalizzazione degli aeroporti

Si ritenuto di fare una breve panoramica della terminologia relativa agli scali aerei nel capitolo conclusivo del Rapporto Ambientale al fine di inquadrare in modo più compiuto le problematiche relative alla variante e al progetto che ne deriva.

Le aviosuperfici sono costituite da strutture semplici con una pista di volo in erba e degli hangar facilmente smontabili per il rimessaggio degli aerei.

La semplicità delle strutture fa sì che il peso sul territorio si veramente minimo.

Lo scarso peso ambientale e territoriale e la compatibilità con la destinazione agricola è richiamata dalla circolare della Regione Marche n 2 del 27 aprile 1995 che sottolinea il carattere di amovibilità delle infrastrutture che necessitano per l'esercizio di una aviosuperficie e la complementarietà con l'attività agricola. Ciò è vero in quanto la funzione di un'area agricola si è spostato negli ultimi anni da semplice luogo di produzione di cibo a luogo ricreazionale e di salvaguardia del territorio.

Il comune di Tolentino, proponente della variante urbanistica, ha aderito alla proposta dell'Avio Club Macerata, associazione sportiva dilettantistica senza scopo di lucro, di realizzare una aviosuperficie che oltre agli scopi sportivi, rappresenta una opportunità per il territorio in quanto svolge anche funzioni di pubblica utilità.

Questi aspetti sono stati ampiamente trattati nel presente rapporto ambientale, compresi gli scenari per opportunità di fruizione diversificata con attività alternative.

L'analisi delle matrici ambientali e dei settori di governo evidenziano la non significatività degli impatti e/o la loro sostenibilità adottando le mitigazioni proposte.

Il rapporto propone una attività di monitoraggio dei vari aspetti ambientali e dei settori di governo al fine di fornire nel tempo le evidenze delle ipotesi formulate ed eventualmente adottare ulteriori misure di mitigazione.

Si sottolinea che l'Avio Club Macerata ha iniziato ad operare nel 1989 presso l'aviosuperficie sita in Corridonia zona Bore di Chienti. E esso è associato all'Aero Club d'Italia ed è iscritto al Registro Nazionale delle Associazioni e Società Sportive dilettantistiche del Coni. Il sito dove hanno operato fino ad ora è situato nella piana del Chienti, fra il fiume e la Superstrada 77, senza fornire mai motivi di dissenso con il territorio circostante e problematiche ambientali.

La superficie individuata nel comune di Tolentino nasce da una ricerca di circa due anni in quanto per poter sviluppare l'attività e operare con per un uso multiplo, ci si è riferiti a criteri tecnici stringenti in termini di lunghezza della pista di volo e superficie per sviluppare il rimessaggio degli aerei.

L'esperienza maturata negli anni permette all'associazione di operare in sicurezza e in sintonia con il territorio.

Nel corso del rapporto preliminare ambientale è emerso che le uniche problematiche su cui porre l'attenzione sono legate al rumore dei velivoli e all'inserimento paesaggistico degli hangar.

Lo studio riporta dati, elaborazioni e valutazioni che evidenziano come nei riferimenti di tali matrici ambientali l'attività dell'aviosuperficie in C.da la Rancia sia ambientalmente sostenibile.