



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2013-0014601 del 24/06/2013

Fano, 10/06/2013

Alla Regione Marche, Servizio Territorio Ambiente Energia

Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali,

Via Tiziano, 44 60125 Ancona

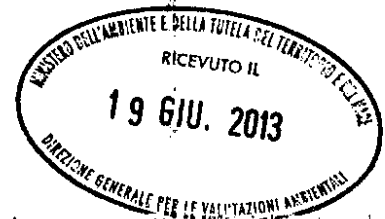
Fax: 071/806.3012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare –

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali - Divisione II Sistemi di
Valutazione Ambientale,

Via Cristoforo Colombo 44,

00147 Roma



Osservazioni al Progetto denominato "Integrazioni della documentazione progettuale" richieste dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord"

IL CONTESTO TERRITORIALE

Con la presente intendiamo mettere a conoscenza le Autorità competenti in materia di VIA, le problematiche locali del territoriocausate dagli impatti ambientali del nuovo casello autostradale Fano Nord; nello specifico ci concentreremo sugli impatti causati dall'incremento del traffico dei mezzi pesanti e leggeri che sarà generato dalla nuova opera e che andrà a originare una mobilità insostenibile, nei due sensi di marcia, nei quartieri Trave, Poderino e Paleotta, per poi connettersi alla statale SS16.

Altresì, la nostra analisi intende presentarvi un quadro d'insieme sulla mobilità di Fano nord, anche in previsione della nuova realizzazione del II tratto dell'interquartieri volta al congiungimento tra Via Roma e Via Trave; tale intervento è stato finanziato dal Comune di Fano per un importo di € 3.213.505,03 e aggiudicato nell'ottobre 2012 al Raggruppamento di imprese composto da CISA appalti e la ditta MAR Appalti, entrambi della Provincia di Teramo. Il contratto d'appalto è stato firmato in data 22 maggio scorso e pertanto la consegna dei lavori dovrà avvenire entro 45 giorni dalla firma (n. Repertorio 38870 Codici CUP E39G0600006000 4 – SIPE n. 2101 – Cig n. 3608254963).

Anche in questo caso, i quartieri maggiormente coinvolti dagli impatti negativi causati dal traffico, saranno gli stessi menzionati nel progetto del casello autostradale Fano Nord. Tali ambiti hanno la caratteristica di essere residenziali con una alta densità abitativa; sono presenti servizi sociali importanti per tutta la città di Fano quali palestre, scuole di qualsiasi grado e ordine, centri sportivi e aree religiose (cimitero e chiese) cioè i c.d. ricettori sensibili che solitamente, in uno studio di impatto ambientale redatto a norma, dovrebbero essere analizzati con accuratezza (Esempi di ricettori: Scuola di primo ordine "Poderino" e Scuola di secondo ordine primo grado "Nuti", Campus Scolastico delle scuole di secondo ordine e secondo

grado, Centro giochi, Campo sportivo Zengarini, Chiesa di San Pio X, Cimitero centrale di Fano e il Centro di educazione ambientale Casa Cecchi).

Soffermandoci sull'analisi del PRG del Comune di Fano, attualmente in vigore, si può analizzare il progetto complessivo dell'interquartieri di circa 3 km, così strutturato:

- 1) il primo tratto è stato realizzato negli anni scorsi e riguarda il collegamento tra Via Roma e Canale Albani, in questo caso, il flusso dei veicoli in uscita si smista tra il casello dell'autostrada di Fano Sud e la E 78 direzione Roma (entrambe strade extraurbane ad alta percorrenza);
- 2) il secondo tratto stradale, già discusso nelle premesse, intende collegare Via Roma con Via Trave ma con l'unica differenza, rispetto al primo tratto che, il traffico andrà a confluire su strade urbane a doppio senso di marcia senza nessun tipo di percorsi ciclabili e pedonali continui e sicuri (esempio: Via Trave, Via Modigliani).
- 3) il terzo tratto che partendo da Via Trave e passando da Belgatto- Gimarra- San Biagio fino al raggiungimento della Strada Nazionale Adriatica Nord (SS16), oltre ad avere dei vincoli paesaggistici a tutela integrale, anche a detta dell'attuale Sindaco di Fano, è impraticabile visti i costi insostenibili.

Concludendo, la seconda nuova strada che si realizzerà manca completamente di un criterio preciso di programmazione; in primo luogo il nuovo tratto che da Viale Italia si intersecherà su viale Frusaglia (zona Terrazze) è completamente inutile, perché esso doveva servire per il trasporto del traffico nel terzo, irrealizzabile tratto della interquartieri. In più l'asilo di Viale Italia è stato lasciato in balia del traffico, senza una via di fuga, senza giardini intorno e senza nemmeno un parcheggio scambiatore che faccia defluire in sicurezza le auto nelle varie ore di punta.

Viale Italia e Via Trave diventeranno così delle arterie di percorrenza importanti, stravolgendo l'indole del quartiere Poderino e Paleotta, oggi abitato da famiglie e soprattutto anziani.

CRITICITA' RISCONTANTE DURANTE L'ANALISI DEL PROGETTO DI CUI ALL'OGGETTO

1) MANCATA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI TRA LE DUE INFRASTRUTTURE STRADALI

La principale criticità da noi riscontrata è data dall'utilizzo di un modello di monitoraggio che non rappresenta la realtà, in quanto sono stati effettuate indagini ambientali per singoli progetti infrastrutturali.

Difatti, ci risulta che nessuno degli Enti competenti in materia di tutela e salvaguardia della salute pubblica e dell'ambiente, abbiano mai effettuato un'indagine complessiva ante e post operam del traffico e degli impatti ambientali negativi e positivi di entrambi le opere infrastrutturali che andranno ad incidere nei quartieri sopra menzionati; si è andato così a disattendere la **valutazione degli impatti cumulativi** tra più progetti, rientrando in un obbligo normativo all'interno della procedura di Valutazione di impatto ambientale (vedi allegati alla Parte seconda II del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 - Norme in materia ambientale (modificato e integrato dal D.Lgs. 128/2010) e nell'Allegato VII - Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22 del D.Lgs 152/2006).

Nel caso specifico della costruzione del **casello Fano Nord**, la società Autostrada ha effettuato delle indagini di traffico nelle ore di punta (dalle 8-9) con l'individuazione di sezioni di monitoraggio solo nella SP45 (direzione Fano e direzione Fenile) ed escludendo completamente le strade principali, classificate come urbane, di connessione alla statale SS16 (Via Trave e Via Modigliani). Tale modello ha pertanto

omesso la valutazione dei rischi per alcuni ricettori sensibili presenti nei quartieri dell'area Nord di Fano, senza andar a valutare gli impatti diretti per la popolazione e le rispettive misure di mitigazione/compensazione.

Il secondo progetto, riguardante la realizzazione del II tratto dell'interquartieri, ha ugualmente utilizzato un sistema di monitoraggio incompleto in quanto non ha tenuto conto della nuova mobilità che sarà generata dal casello di che trattasi; da tale valutazione sono state progettate misure di mitigazione (come ad esempio le barriere fonoassorbenti) in aree non appropriate, nonché previste piste ciclabili brevi e incomplete, senza un profilo di continuità con tutte le strade intersecanti.

Inoltre dovete prendere nota che, molte delle strade che saranno coinvolte dal flusso veicolare in uscita ed entrata dal nuovo casello dell'autostrada Fano Nord e anche dall'interquartieri, sono attualmente strade non sicure.

E' possibile valutare tale affermazione dall'estrapolazione dei verbali della polizia municipale per verificare l'indice di rischio di mortalità e numero di incidenti stradali che sono avvenuti negli ultimi 10 anni, ad esempio nella Via Trave. In merito a tale questione, il Comune competente pur sapendo di queste problematiche, ha attuato come misura di prevenzione le Zone 30 (limite di velocità 30Km/h) ma senza risolvere il problema; pur non avendo documenti di prova, i cittadini hanno visto più volte macchine e camion dei cantieri della terza corsia, percorre tali strade a delle velocità inaccettabili e con una frequenza media giornaliera altissima (si ipotizza che la frequenza giornaliera dei camion, in orari notturni e festivi, sia di circa 20 passaggi con dei picchi fino a 30, percorrendo la tratta Trave - Via della Giustizia, Via Roma fino ad arrivare alla cava autorizzata, nella quale poi vengono scaricati gli inerti prodotti dagli scavi del cantiere di Novilara - Fano).

2) CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SECONDARI, CUMULATIVI, A BREVE, MEDIO E LUNGO TERMINE

In tale contesto è bene evidenziare che il **fattore temporale** della realizzazione delle nuove opere infrastrutturali, agisce direttamente sull'entità e criticità di alcuni impatti ambientali quali ad esempio: l'inquinamento atmosferico, rumore e vibrazioni generati dall'aumento del traffico pesante e leggero, nelle strade urbane direttamente o indirettamente connesse.

Per far degli esempi più esplicativi: la realizzazione del casello di Pesaro Sud prima o dopo rispetto a quella di Fano Nord, potrebbe avere delle ripercussioni importanti sulla mobilità fanese; ugualmente, la costruzione o meno, del III ed ultimo tratto dell'interquartieri, che collega Via Trave con la Statale SS16, potrebbe determinare scenari molto differenti sulla mobilità generata dal nuovo casello dell'autostrada.

Per le motivazioni citate in premessa,

SI RICHIEDE

alle Autorità competenti di valutare le seguenti OSSERVAZIONI, PROPOSTE E PRESCRIZIONI:

- 1) attuare un "piano particolareggiato sulla mobilità sostenibile" nei quartieri interessati dall'incremento del traffico causato sia dalla costruzione del casello Fano nord che dall'esecuzione del II tratto dell'interquartieri, con l'obbligo di realizzare piste ciclabili e pedonali di collegamento, funzionali alla messa in sicurezza di bambini e adulti durante il trasferimento per raggiungere i Servizi sociali sopra descritti; altresì, per garantire la sicurezza stradale dei cittadini e la tutela

dell'ambiente in cui viviamo, l'approvazione del Piano e le rispettive opere dovranno avvenire prima dell'apertura dell'interquartieri nonché prima dell'entrata in funzione del casello di Fano Nord;

- 2) avviare un Piano di monitoraggio ambientale ante e post -operam, per la valutazione delle pressioni ambientali quali rumore, vibrazione e inquinamento acustico, nelle aree di quartiere sopra individuate, ponendo particolare attenzione ai ricettori sensibili;
- 3) installare un sistema di controllo permanente sul limite di velocità, nonché presidiare le strade urbane con agenti di polizia almeno una volta a settimana e negli orari di punta (dalle 7,00 alle 9,00 alle 17 alle 20)
- 4) prescrive l'obbligo alla Società Autostradali di utilizzare mezzi di trasporto ecologici (ad esempio Euro 4) e di piccole dimensioni, per il trasferimento di inerti prodotti dalle aree di cantiere verso la cava. Se tale azione è impraticabile, si suggerisce di individuare un'altra cava di deposito degli inerti autostradali raggiungibile direttamente percorrendo l'autostrada o strade statali.
- 5) valutare più ipotesi di impatti ambientali in base alla tempistica di realizzazione delle opere infrastrutturali proposte dalla Società Autostrade e previste nell'ambito territoriale del Comune di Fano e di Pesaro Sud.
- 6) organizzare entro i tempi stabiliti dal D.lgs 152/2006 e s.m.i. un incontro pubblico con i MobilityManagers dei Comuni di Fano e di Pesaro e la società Autostrade, per condividere le problematiche sopra riscontrate e trovare una risoluzione partecipata.

alle Autorità competenti di valutare la seguente misura di compensazione per alleggerire il traffico nella statale SS16 e nelle strade interessate di quartiere, derivante dai mezzi in uscita/entrata dal casello di Fano Nord direzione Pesaro:

- 1) "pedaggio autostradale gratuito nella tratta A14 Fano - Pesaro in entrambe le direzioni", preso anche atto che la Società Autostrada non ha proposto nessuna opera compensativa infrastrutturale a servizio gratuito dei cittadini per collegare i due caselli Fano Nord e Pesaro Sud ;

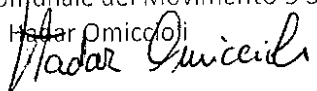
Inoltre, si richiede alle Autorità Competenti di verificare se il progetto della strada Interquartieri di Fano, nonché l'ultimo lotto di collegamento tra Via Roma e Via Trave, per effetto cumulo con i singoli interventi precedenti già realizzati, deve essere sottoposto a Valutazioni d'impatto ambientali regionali e/o provinciali o a Valutazione ambientale Strategica, qualora l'infrastruttura sia stata inserita in un piano settoriale.

Certi di una vs. risposta entro i termini stabiliti dalla normativa vigente, ci riserviamo di inviare ulteriori integrazioni e/o richieste di chiarimenti, senza che ciò andrà a compromettere la tempistica del procedimento di Valutazione d'impatto ambientale avviato dalla Regione Marche.

Cordiali saluti

Il Consigliere Comunale del Movimento 5 Stelle di Fano

Hadar Omiccioli



Recapiti: Hadar Omiccioli

Via Monte Nerone, 40

61032 Fano

e-mail: hadar.omiccioli@gmail.com

cell: 338 5279849