

**REGIONE
MARCHE**



**GIUNTA REGIONALE
SERVIZIO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI ED ENERGIA**
P.F. Valutazioni ed autorizzazioni Ambientali

Ancona 26.06.2013
PEC

 Regione Marche - Giunta Regionale
Registro Unico della Giunta Regionale

0434111 | 27/06/2013
R MARCHE | GRM | VAA, P
400.130.10/2010/VAA 08/224



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

E.prot DVA-2013-0015327 del 28/06/2013

Ministero dell'Ambiente e della Tutela Del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia
Ambientale
Divisione II - V.I.A.
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare - Commissione Tecnica
V.I.A. - V.A.S.
dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Autostrade per l'Italia S.p.A.
Via Bergamini, n. 50 - 00159 ROMA
autostradepertalia@pec.autostrade.it

All'att.ne dell'Arch. Annino Isola
Ministero per i Beni e le Attività Culturali D.G.
per la qualità e tutela del paesaggio,
l'architettura e l'arte contemporanea
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

E, p.c.:

Direzione Regionale Beni Culturali
Paesaggistici delle Marche
mbac-dr-mar@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza per i Beni Architettonici e
Paesaggistici Delle Marche
mbac-sbap-mar@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza per i Beni Archeologici delle
Marche
mbac-sba-mar@mailcert.beniculturali.it

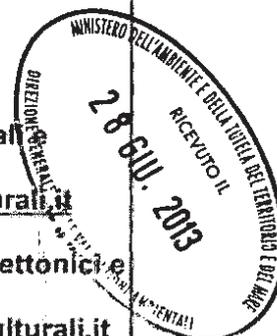
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Provincia di Pesaro-Urbino
provincia.pesarourbino@emarche.it

Comune di Fano
comune.fano@emarche.it

Corpo Forestale dello Stato
Coordinamento Regionale per le Marche
coor.marche@pec.corpoforestale.it

Corpo Forestale dello Stato
cp.pesaro@pec.corpoforestale.it





A.R.P.A.M.
Direzione Generale Marche
arpam@emarche.it

A.R.P.A.M. Dip. Prov.le di Pesaro
arpam,dipartimentopesaro@emarche.it

REGIONE MARCHE

- Al Presidente della Giunta regionale
- All'Assessore all'Ambiente
- Autorità di Bacino Regionale
- Dirigente Servizio I.T.E.
- P.F. Difesa del Suolo

LORO SEDI

OGGETTO: Legge n. 241/90, art. 14 e seg.; D.Lgs. n. 152/2006 artt. 23 e 25, c. 2; L.R. n. 3/2012 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.
Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.a. Progetto: "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".
Trasmissione del verbale della Conferenza di Servizi del 18/06/2013.

Nell'ambito del Procedimento di VIA di cui all'oggetto, la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente, con nota U.prot DVA -2013-0003626 del 12/02/2013, ha richiesto al proponente integrazioni alla documentazione presentata e di valutare proposte progettuali alternative di minor consumo di suolo.

La Società Autostrade per l'Italia S.p.a., con nota prot. n. ASPI/RM/12.04.13/0007010/EU, acquisita al nostro protocollo n. 240450/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 16.04.2013, ha depositato la documentazione integrativa e contestualmente trasmesso la copia dell'avviso dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sui quotidiani "La Repubblica" e "Corriere Adriatico", del 13/04/2013. La ripubblicazione si è resa necessaria per le modifiche progettuali apportate al progetto iniziale.

Al fine di effettuare un esame contestuale del progetto ed acquisire i contributi istruttori/pareri il giorno 18 u.s. si è svolta presso gli uffici della Regione Marche, una conferenza dei servizi coinvolgendo le Amministrazioni interessate.

Dall'istruttoria condotta e da quanto emerso dalla documentazione pervenuta, emerge la necessità per la Società Autostrade di rispondere alle osservazioni pervenute e fornire alcuni ulteriori chiarimenti, in relazione alla documentazione integrativa presentata.

In particolare, per quanto concerne il contributo istruttorio di ARPAM – Dipartimento Provinciale di Pesaro, lo stesso fa presente che il proponente non ha presentato per la matrice acque né lo studio previsionale d'impatto richiesto in merito al carico inquinante generato dal dilavamento delle acque meteoriche nelle aree del casello, del parcheggio e delle rampe né la cartografia con l'indicazione delle linee di raccolta, collettamento e punti di scarico.

Per la matrice aria l'ARPAM ritiene che le integrazioni fornite non siano esaustive e conferma la criticità della zona interessata.

L'Autorità di Bacino Regionale rinnovando la segnalazione di presenze di criticità chiede di limitare gli interventi a quanto necessario per garantire la funzionalità idraulica e di valutare e motivare la soluzione progettuale scelta tra le alternative disponibili, soprattutto quelle attuabili mediante interventi di ingegneria naturalistica. Infine si rammenta che nel PRG del Comune di Fano, nel quale per la realizzazione del nuovo casello sono previste apposite mitigazioni: queste dovranno essere realizzate anche per limitare potenziali rischi di future urbanizzazioni in prossimità delle opere in progetto.



La presente nota viene trasmessa al Ministero dell'Ambiente, titolare del procedimento di VIA, per quanto di competenza.

Si allegano inoltre altre due osservazioni pervenute da parte di due cittadini pervenute il 24/06/2013.

Cordiali saluti.

FT/

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Velia Cremonesi

Il Dirigente della Posizione di Funzione
Geol. David Piccinini

Allegati:

1. Verbale della conferenza del 18.06.2013 comprensivo degli allegati;
2. Osservazioni: Sig. Pignatti; Sig.ra Nucera.

Z:\Giunta\Utenti\Valutazioni Ambientali\VIA\PROCEDIMENTI IN CORSO\IV00365_Nuovo svincolo
Fano\cids_18_06_2013\trasmissione_verbale_CDS_18_6_2013VC.docx

Perrone Raffaele

Da: REGIONE MARCHE [regione.marche.valutazamb@emarche.it]
Inviato: venerdì 28 giugno 2013 10.00
A: autostradepperlitalia@pec.autostrade.it; dgsalvanguardia.ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
Cc: mbac-dr-mar@mailcert.beniculturali.it; mbac-sbap-mar@mailcert.beniculturali.it; mbac-sba-mar@mailcert.beniculturali.it; segreteria.ministro@pec.mit.gov.it; provincia.pesarourbino@emarche.it; comune.fano@emarche.it; coord.marche@pec.corpoforestale.it; cp.pesaro@pec.corpoforestale.it; arpam@emarche.it; arpam.dipartimentopesaro@emarche.it
Oggetto: 0434111|27/06/2013|R_MARCHE|GRM|VAA|P|400.130.10/2010/VAA_08/224
Allegati: Documento_principale.pdf; scana8b41116971a4212950ffcff8ae81885.pdf; Osservazioni Pignatti - Nucera .pdf; Allegati 1 - 11.pdf; Segnatura.xml

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.
Amministrazione: REGIONE MARCHE;
A00: Registro Unico della Giunta Regionale; Numero di protocollo: 434111; Data protocollazione: 27-06-2013



Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.a. D.Lgs. n. 152/2006, artt. 23 e 25, c. 2 - L.R. n. 3/2012, art. 23.
Progetto: "Realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".
Classifica 400.130.10.V00365

VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 18/06/2013
(convocata ai sensi della L. n. 241/90, artt. 14 seguenti)
con nota prot. n. 0304711 del 13/05/2013 RM/GRM/VAA/P)

Elenco degli Enti convocati:

Enti convocati
Comune di Fano
Provincia di Pesaro e Urbino Servizio Progettazione
Provincia di Pesaro e Urbino Servizio Urbanistica
Autorità di Bacino Regionale
ARPAM Dip. Prov.le di Pesaro
Direzione Regionale dei Beni Culturali e Paesaggistici delle Marche
Soprintendenza per i Beni e le Attività Culturali delle Marche
Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche
Regione Marche - Servizio ITE P.F. Difesa del Suolo

Gli intervenuti risultano nel foglio firme allegato al presente verbale (Allegato 1)

Premessa

Il progetto del Nuovo Svincolo di FANO NORD è ubicato in Comune di Fano (Provincia di Pesaro e Urbino), al Km 169+800 della Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto. Il tratto autostradale oggetto dell'intervento di ampliamento per l'inserimento delle corsie specializzate è lungo circa 1,2 km.

Il Nuovo Svincolo di Fano Nord è localizzato in loc. Fenile, una zona pseudo pianeggiante del territorio comunale prossimo all'ambito periurbano nord occidentale della Città di Fano, caratterizzata da modesta acclività e prevalentemente destinata ad uso agricolo. E' prevista la realizzazione di un parcheggio scambiatore.

Per lo Svincolo di Fano Nord la procedura è di competenza nazionale in quanto si tratta di un'opera funzionale all'infrastruttura autostradale (D.Lgs. 152/06, Allegato II - Progetti di competenza statale, punto 10. "Opere relative a: ...autostrade e strade riservate alla circolazione



automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli").

L'art. 23, della LR n. 3/2012, stabilisce che al fine di esprimere il parere di cui all'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, la Giunta regionale acquisisce le valutazioni delle Province, dei Comuni e degli Enti parco interessati. Per il procedimento in questione occorre acquisire i pareri della Provincia di Pesaro-Urbino e del Comune di Fano (PU) in ogni caso l'istruttoria sarà completata con i contributi istruttori di tutti gli altri soggetti coinvolti (ARPA Marche ed altri).

La Società Autostrade per l'Italia S.p.A., ha depositato presso questa P.F. VAA, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006, artt. 23 e 25, c. 2, e della L.R. n. 3/2012, art. 23, l'istanza e la relativa documentazione su supporto informatico, per il progetto denominato: "Realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di Stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria". (Ns. prot. n. 0395654/08/06/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A).

In data 06/06/2012, il proponente ha provveduto a dare pubblicità al deposito del progetto a mezzo stampa sul quotidiano nazionale "La Repubblica" e su quello regionale "Corriere Adriatico".

Questo ufficio con nota del 02/07/2012, prot. n. 0468393/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo e contestualmente ha richiesto i contributi istruttori agli Enti coinvolti nel procedimento; di tale comunicazione è stato pubblicato l'avviso nel BURM n. 68 del 12/07/2012.

Ai fini istruttori, questo ufficio con nota prot. n. 0602893/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 04/09/2012, ha convocato la Conferenza di Servizi sia per le opere compensative nel Comune di Fano che per lo svincolo Fano Nord. Per quanto concerne la conferenza relativa allo svincolo si è conclusa con la richiesta di documentazione integrativa. Tale richiesta è stata formalizzata con nota prot. n. 0029365/14/01/2013, con la quale questa PF VAA ha trasmesso anche il verbale della Conferenza di Servizi del 18/09/2012 a tutti i soggetti coinvolti nell'istruttoria.

Per le opere compensative il progetto si è concluso con il rilascio del giudizio positivo con prescrizioni di compatibilità ambientale decreto della PF VAA n. 11/VAA del 28/02/2013.

Il MATTM con nota prot. DVA-2013-0003626 del 12/02/2013, ns. prot. n. 97267/12/02/2013, ha trasmesso la richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale di VIA e VAS.

La Società Autostrade per l'Italia Spa con nota ASPI/RM/12.04.13/0007010/EU, ns. prot.n. 240450/16/04/2013, ha trasmesso la documentazione integrativa sia in formato cartaceo che su supporto informatico e copia degli avvisi di deposito della documentazione a mezzo stampa.

Con nota di questa struttura prot. n. 0304711/13/05/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/P, sono stati indicati i termini per la presentazione delle osservazioni e delle memorie scritte anche fornendo ulteriori elementi conoscitivi e valutativi alla luce delle modifiche progettuali, contestualmente è stata convocata la Conferenza di Servizi del 18/06/2013.

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea Sezione IV Tutela e Qualità del Paesaggio con nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/14568/2012 del 23/05/2013, ns. prot. n. 0374003/06/06/2013/GRM/VAA/A, ha richiesto alla Soprintendenza Architettonica e alla Soprintendenza Archeologica l'espressione dei pareri di competenza al fine della conclusione del procedimento. Al proposito si precisa che le Soprintendenze Regionali e la Direzione forniscono i loro contributi direttamente alla Direzione Generale del MIBAC, il loro coinvolgimento a livello regionale è solo a titolo informativo.

Con nota del 09/05/2013 (pervenuta con prot. n. 0296647/09/05/2013/R_MARCHE/GRM/DDS/P) l'Autorità di Bacino Regionale ha trasmesso il proprio contributo istruttorio che evidenzia, in sintesi, quanto segue:

- *gli interventi in oggetto non interessano aree mappate nel Piano stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e non si hanno segnalazioni di criticità idrogeologica;*
- *per l'area di deposito AD01, che comunque non interessa aree mappate nel PAI, è invece segnalata la presenza di una criticità sul fosso ivi presente in corrispondenza dell'attraversamento stradale a monte (già segnalata nelle note prot. n*



637942/R_MARCHE/GRM/ITE/P del 18/09/2012, pervenuta a questo ufficio il 18/09/2012 e prot. n. 54408/R_MARCHE/DDS/P del 28/01/2013);

- per la previsione di una difesa spondale in sinistra idrografica del Torrente Arzilla nel punto in cui l'alveo si avvicina al tracciato autostradale va acquisito il parere vincolante dell'Autorità Idraulica ai sensi dell'art. 7, comma 6, lett. a) delle N.A. del PAI e del R.D. 523/1904, nel corso di un sopralluogo sono stati riscontrati alcune erosioni e cedimenti delle sponde.

In ogni caso si chiede di limitare l'ampiezza del tratto interessato dalla difesa spondale a quanto necessario per garantire la sua funzionalità, di valutare e motivare la soluzione progettuale scelta tra le alternative disponibili, di valutare la possibilità di difendere la porzione più sommitale della scarpata con interventi di ingegneria naturalistica (es.: palificata viva, grata viva, ecc.), di evitare la riduzione della sezione di deflusso, di evitare la riduzione della sezione di deflusso idrico, di risagomare la sponda opposta ed eventualmente proteggerla con interventi di ingegneria naturalistica più leggeri al fine di evitare lo sviluppo di cedimenti, di rimuovere la vegetazione e i detriti vegetali entro l'alveo.

Sono pervenute a questo ufficio le seguenti osservazioni che vengono allegare al presente verbale:

- Osservazione del dott. **Castruccio Castracane degli Antelminelli**, pervenuta con PEC del 19/04/2013, prot. n. 0250837/R_MARCHE/GRM/SGG/A, chiede che venga ripristinato il piano di campagna al fine di renderlo coltivabile e l'area risultante dalla demolizione del vecchio cavalcavia venga riconsegnata al vecchio proprietario con permuta pari al valore di indennizzo dell'esproprio.

Tale osservazione concerne il nuovo cavalcavia realizzato a seguito dell'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 e non il procedimento di cui trattasi.

- Osservazione del Sig. **Ferri Francesco**, residente in Via del Santuario, 6 - 61032 Fano, trasmessa con raccomandata A/R del 05/06/2013, prot. n. 0383976/11/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, in merito ai gravi e irreparabili danni alla sua proprietà conseguenti all'esproprio per la realizzazione del nuovo casello, quali deprezzamento di oltre il 50% del valore della casa e del terreno e in merito alla mancata previsione di barriere anti rumore.
- Osservazione del Sig. **Hadar Omiccioli**, Consigliere Comunale del Movimento 5 Stelle di Fano, residente in Via Monte Nerone, 40 61032 Fano, del 10/06/2013, inviata con raccomandata A/R, prot. n. 0411140/19/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, con la quale si chiede di attuare un "piano particolareggiato sulla mobilità sostenibile" nei quartieri interessati dall'incremento di traffico determinato dal nuovo casello, di avviare un piano di monitoraggio ambientale nei quartieri medesimi, di installare un sistema permanente di controllo sul limite di velocità e di presidiare le strade urbane settimanalmente nelle ore di punta, di prescrivere alla Società Autostrade per l'Italia l'obbligo di usare mezzi di cantiere ecologici (es.: Euro 4), di valutare più ipotesi di impatto ambientali in base alla tempistica di realizzazione delle opere infrastrutturali proposte Società Autostrade per l'Italia nell'ambito territoriale dei Comuni di Fano e Pesaro sud, di organizzare entro i tempi stabiliti dal D.Lgs. 152/2006 un incontro pubblico con i Mobility Managers dei Comuni di Fano e Pesaro e la Società Autostrade per l'Italia per condividere le suddette problematiche e trovare una risoluzione partecipata.
- Osservazioni da parte dei Sig.ri **Della Santa Lisetta, Rosati Marzio, Talamelli Maria, Urani Graziano, Urani Graziella, Urani Sabrina, Germano Adriana Lucia Isabella, Marini Silvio, Pigna Anna Maria, Pigna Domenico** domiciliati c/o Urani Graziano, Località Belgatto, 37 - 61032 Fano, pervenute tramite PEC in data 12/06/2013, prot. n. 0395210/14/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, con la quale si chiede di rivedere la collocazione in ambito territoriale diverso da quello attualmente scelto privilegiando aree non soggette a vincoli paesaggistici e con minore impatto sul costo di acquisizione delle stesse. Si chiede inoltre di traslare leggermente più a sud tutta l'area di servizio del nuovo svincolo con l'intento di allontanare per quanto possibile lo svincolo dalle proprietà dei residenti. La inidoneità del territorio in quanto negli anni passati è stato utilizzato quale cava

di terreno per fornace laterizi e cessata l'attività di cava l'ambito è stato riportato in quota campagna con riporto di materiale di risulta del quale non sono note le caratteristiche.

- Osservazione da parte della Sig.ra Sivini Silvana, residente in Via A. Modigliani 2/A - 61032 Fano, ed altri n. 105 firmatari, pervenuta con raccomandata A/R del 14/06/2013, prot. n. 0411028/19/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, con la quale si segnalano le problematiche ambientali che determinerebbe la realizzazione del nuovo casello secondo la soluzione indicata come "adottata in via definitiva" rispetto alle altre soluzioni prospettate: rumore e inquinamento da polveri, compromissione di un'ampia area rurale, inutile prolungamento di elementi infrastrutturali, insufficiente soluzione del raccordo con la SS 16.
- Osservazione dell'Associazione Ambientalista di Volontariato (O.N.L.U.S.) la "*Lupus in Fabula*", pervenuta con PEC del 14/06/2013, prot. n. 405531/18/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, con la quale si chiede di valutare il rapporto tra utilità economico-sociale del nuovo casello rispetto alla perdita dei valori ambientali. Nella stessa nota si fa presente che il nuovo svincolo autostradale è collocato in un'area che lo stesso Comune di Fano trent'anni fa, in accordo con la Regione Marche, ha voluto salvaguardare istituendo un vincolo specifico (D.P.G.R. 668 del 03/02/1981) "*al fine di conservare le attuali caratteristiche naturali, presupposto fondamentale per la creazione di un parco fluviale che potrà assicurare il rispetto e la conservazione delle singolarità faunistiche e geomorfologiche del territorio*". Inoltre si chiede che venga adeguatamente approfondita la soluzione "zero" nello studio in esame. Altra osservazione riguarda la crisi economica, ed i tagli dei trasferimenti statali e dei vincoli di bilancio per cui il Comune di Fano non realizzerà mai questo nuovo collegamento viario previsto dal PRG tra il nuovo svincolo e la SS 16, e di conseguenza il nuovo casello andrà a congestionare le strade che non hanno caratteristiche sufficienti a sostenere nuovi flussi di traffico, ma nemmeno adatte ad essere ampliate o migliorate; in ambito urbano chi soffrirà maggiormente degli effetti dell'inquinamento acustico e atmosferico saranno gli abitanti dei quartieri Trave, Paleotta e Fanfani.

Sono pervenuti i seguenti contributi e pareri che vengono allegati al presente verbale:

- contributo istruttorio della **Provincia di Pesaro e Urbino** - Servizio 11 prot. 47463 del 14/06/2013.
- contributo istruttorio del **Comune di Fano** prot. 44559 del 17/06/2013.
- Contributo istruttorio dell'**ARPAM** - Dipartimento Provinciale di Pesaro prot. 22970 del 18/06/2013

Alle ore 10:30 Cremonesi, in qualità di Responsabile del Procedimento, introduce i lavori della conferenza, elencando i contributi istruttori, pareri ed osservazioni pervenute da parte di cittadini e/o comitati a questo ufficio. Infatti a seguito delle modifiche progettuali apportate al progetto, la Società Autostrade ha dovuto effettuare una nuova pubblicazione, per cui sono ripartiti anche i termini per le osservazioni. Scopo della riunione odierna è valutare le modifiche progettuali tra le Amministrazioni coinvolte, molte delle quali hanno fornito un contributo scritto.

Tosi: nel PRG del Comune di Fano per il nuovo casello sono previste mitigazioni da realizzare.

Cremonesi: anche le perplessità mosse in sede di riunione presso il MATTM, nascono dal fatto che con la realizzazione anche del casello di Pesaro sud, ci troveremo in un tratto autostradale che, con quattro caselli nell'arco di 17,5 km, assumerebbe la caratteristica di un raccordo/tangenziale. E' necessario valutare attentamente non solo gli impatti diretti ma anche quelli indiretti che le opere infrastrutturali di questo generano determinano in prossimità degli svincoli (urbanizzazione e flussi di traffico).

Aguzzi: propone l'istituzione di un vincolo totale di inedificabilità per evitare gli effetti indiretti.

Paccapelo: il nuovo casello risolverebbe la situazione paralizzante dell'unico importante collegamento esistente tra Fano e Pesaro costituito dalla Statale Adriatica

Bogino: riassume le ragioni del nuovo casello, prevalentemente volte a migliorare il collegamento verso nord con la città di Pesaro, senza transitare nel centro di Fano, come avviene al momento.



Auzzi: collegare le due città in modo più razionale è di fondamentale importanza, tanto che potrebbe essere comunque efficiente anche un casello monodirezionale da e verso nord in modo da limitare gli impatti da traffico.

Si da lettura del contributo di ARPAM e dell'osservazione pervenuta dall'associazione Lupus in Fabula.

Paccapelo riporta il parere del Presidente della Provincia secondo il quale i due nuovi caselli sono entrambi elementi fondamentali per risolvere il problema del collegamento tra Fano e Pesaro tramite l'Autostrada.

CONCLUSIONI

La conferenza istruttoria odierna si chiude rilevando la necessità per la ditta di fornire risposta alle osservazioni pervenute e di rispondere alle richieste di chiarimenti.

Il verbale completo degli allegati sarà inoltrato anche Ministero dell'Ambiente per la predisposizione di una unica richiesta di documentazione integrativa.

Il verbale verrà trasmesso a tutti i soggetti interessati e pubblicato sul sito web della Regione Marche.

La riunione si conclude alle ore 12:30.

Il verbale si compone di n. 5 pagine esclusi gli allegati.

Allegati:

1. Foglio delle presenze (**Allegato 1**);
2. Osservazione del dott. Castruccio Castracane degli Antelminelli del 19/04/2013 (**Allegato 2**);
3. Osservazione del Sig. Ferri Francesco del 05/06/2013 (**Allegato 3**);
4. Osservazione del Sig. **Hadar Omiccioli**, Consigliere Comunale del Movimento 5 Stelle di Fano del 10/06/2013 (**Allegato 4**);
5. Osservazioni dei Sig.ri Della Santa Lisetta, Rosati Marzio, Talamelli Maria, Urani Graziano, Urani Graziella, Urani Sabrina, Germano Adriana Lucia Isabella, Marini Silvio, Pigna Anna Maria, Pigna Domenico del 12/06/2013 (**Allegato 5**) (già dal mittente trasmesso alla Società Autostrade);
6. Osservazione della Sig.ra Sivini Silvana e di altri n. 105 firmatari del 14/06/2013 (**Allegato 6**);
7. Osservazione dell'Associazione **la Lupus in Fabula Onlus** del 14/06/2013 (**Allegato 7**);
8. Contributo istruttorio della **Provincia di Pesaro e Urbino** del 14/06/2013 (**Allegato 8**);
9. Contributo istruttorio del **Comune di Fano** del 17/06/2013 (**Allegato 9**);
10. Contributo istruttorio dell'**ARPAM** - Dipartimento Provinciale di Pesaro del 18/06/2013 (**Allegato 10**);
11. Contributo istruttorio dell'Autorità di Bacino prot. n. 296647/09/05/2013/GRM/DDS/P (già dal mittente trasmesso alla Società Autostrade) (**Allegato 11**).

Tutti gli allegati fanno parte integrante e sostanziale del presente verbale.

Ancona, 18 Giugno 2013.

Il Verbalizzante
Dott. Fulvio Tosi

Il Responsabile del Procedimento

Arch. Velia Cremonesi

Il Dirigente della P.F.
Dott. Geol. David Piccinini

Perché, riformulo la domanda, se questo è il contesto, la scelta non è stata fatta tra una delle due soluzioni scartate dalla Società Autostrade e perché come le ha lette un modesto cittadino come me nessuno in ambito decisionale ha suggerito, sarebbe meglio dire preteso, di doverle riportare in discussione nell'ambito della VIA? Forse perché i cittadini e le loro esigenze contano poco a fronte di queste problematiche infrastrutturali. Chi doveva mettere in conto anche gli interessi della Città sembra essere stato volutamente assente, dal momento che non è stata praticata una difesa di aspetti che interessano non solo di chi abita l'area, ma interessi più ampi, la socialità del paesaggio, e l'ambiente che si sarebbero dovuti difendere al massimo ed evitare così la brutalizzazione di un valore che è di tutti.

- d) Rimane quindi un mistero sul perché non si siano discusse queste due ipotesi migliorative per di più fornite dalla stessa Società Autostrade. Pertanto c'è da augurarsi che la Soprintendenza riesca a riaprire la discussione su queste scelte non condivise e tiri fuori dal cassetto della Soc. Autostrade la soluzione 2 ottimizzazione 1 e la riproponga. Perché non dovrebbe farlo? Non è forse quella che contiene meno assedio da parte del traffico, nei due sensi, nei confronti dell'abitato di Belgatto e delle sue case sparse, meno barriere antirumore, più tutela ambientale, meno spreco di territorio e non rappresenta una inutile estensione del fattore urbano in direzione Fenile.
- e) Un'ultima annotazione a favore del casello a ridosso della bretella: lo smaltimento delle acque meteoriche prodotte al suo interno andranno direttamente nel torrente Arzilla anziché nei fossi secondari con tutti i problemi immaginabili dovuti all'adeguamento della loro sezione di portata, quali la compromissione delle alberature ripariali, e la distruzione degli habitat faunistici e vegetazionali.

Fano 13. 06. 2013

Ludovico Pignatti Morano

N. Raccomandata

13989021014-5



Posteitaliane

Mod. 22 R - MOD. 04000C - Ed. 09 - EP1910 - St. (4)

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	MINISTERO DELL'INTERNO E SERVIZI SOCIALI DEL TRIESTINE E CELLONE DIR. GEN. PER LA SOGGERAZIA		
	DESTINATARIO VIA CRISTOFORO COLOMBO		N° CIV. 44
	VIA/PIAZZA COR. 147 ROVERO		PROV.
	C.A.P.		COMUNE
MITTENTE	MARIA NUERA		
	MITTENTE VIA A. CASELLA		N° CIV. 5
	VIA/PIAZZA GIOZ. ZANO		PROV.
	C.A.P.		COMUNE

SERVIZI ACCESSORI RICHIESTI

Via aerea A.R.

Contrassegnare la casella interessata

Assegno € _____ (in cifre)

Bollo
(accettazione manuale)

TASSE

400.130.10.V00365

 Regione Marche – Giunta Regionale
Registro Unico della Giunta Regionale

0426291 | 25/06/2013
R MARCHE | GRM | VAA | A
400.130.10/2010/VAA 08/224

24-6-2013

x V.C.

Zf

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma ;

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Via di S. Michele, 22 – 00153 Roma ;

Alla Regione Marche Servizio Territorio Ambiente Energia
Posizione di Funzione Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali
Viale Tiziano, 44 – 60125 Ancona

AUTOSTRADA – BOLOGNA – BARI- TARANTO

NUOVO SVINCOLO DI FANO-NORD

In riferimento ai lavori previsti per la costruzione FANO NORD, invio le mie osservazioni con una premessa:

Abbiamo deciso con la mia famiglia di trasferirci a Fano da Milano per vivere in un contesto ambientale e sociale migliore e sano dove far crescere i nostri figli e dove avviare un'attività ricettiva per veicolare e far fruire ai nostri ospiti le bellezze e le autenticità naturali e culturali della zona.

Da anni si discute la costruzione di un Casello Fano Nord proprio nei pressi della nostra COUNTRY HOUSE.

Se pure avrei preferito che mai venisse costruito il Casello ho apprezzato l'intervento della Sovrintendenza a far rispettare l'ambiente e imporre il minore impatto possibile modificando il progetto originario che pare comunque un'opera utile alla viabilità cittadina.

La società Autostrade ha proposto diversi progetti in cui l'impatto sarebbe stato minimo (soluzione 2 ottimizzazione 1 e soluzione 2 alternativa Nord) che prevedono lo svincolo a ridosso della bretella.

Ma gli addetti ai lavori, Comune e Provincia, hanno comunque scelto un progetto simile a quello originario dove verrà interessata e brutalizzata un'ampia area circostante il Casello.

Questa proposta mi lascia sconcertata e delusa perché non rispetta l'ambiente e la natura.

La zona interessata è tutelata ed ha vincoli paesaggistici ed ambientali ed il nostro progetto ha rispettato ed apprezzato tali vincoli.

Chiedo vivamente di scegliere l'ipotesi "soluzione 2 ottimizzazione 1" e di scartare le altre ipotesi.

Con la speranza che questa mia osservazione venga presa in considerazione porgo distinti saluti

MARIA NUCERA

FANO 13 06 2013

N. Raccomandata

13989021014-5



Posteitaliane

Mod. 22 R - MOD. 04000C - Ed. 09 - EP1910 - St. (4)

Accettazione **RACCOMANDATA**

RICEVUTA

È vietato introdurre denaro e valori nelle raccomandate: Poste Italiane SpA non ne risponde

Si prega di compilare a cura del mittente a macchina o in stampatello

DESTINATARIO	MINISTERO NELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO PER SEMPRE DI SOSTEGNO		
	DESTINATARIO		
	VIA / PIAZZA	44	N° CIV.
	CR. SIO FORDO COLOMBO		
	CO 147 ROMA		
	C.A.P.	COMUNE	PROV.
MITTENTE	ILARIA AUGERA		
	MITTENTE		
	VIA / PIAZZA	5	N° CIV.
	VIA A. CASELLA		
	CIORZ FANO		
	C.A.P.	COMUNE	PROV.

SERVIZI ACCESSORI
RICHIESTI
Contrasegnare la
casella interessata

Via aerea A.R.

Assegno € 5100 (in cifre)

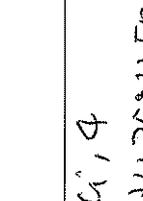
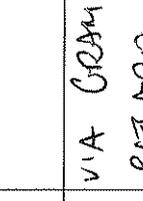
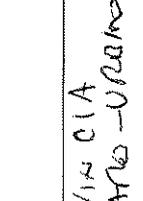
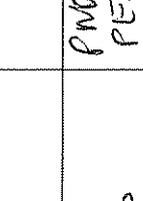
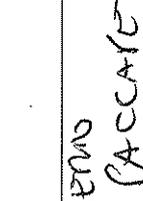
Bollo
(accettazione manuale)

TASSE

CONFERENZA DI SERVIZI ISTRUTTORIA
18 Giugno 2013 - ore 10:00

OGGETTO: Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.a. Progetto: "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".

Sono presenti:

NOME COGNOME	ENTE	INDIRIZZO +n. telefonico	PEC	FIRMA
ALBERTO PACCAZZO	PROVINCIA PESARO - URSINO	VIA GRAMSCI, 4 PESARO 071359220		
ADRIANO GIANGLIUMI	COMUNE FANO	via S. Francesco FANO 0721 887504		
VAUTER BASSINO	COMUNE DI FANO	V. S. Francesco FANO 0721 887749		
AGLIZZI STEFANO	COMUNE FANO			
VELIA CREMONESI	REGIONE MARCHE			
FULVIO TOSI	11	071 8063517		

PEC

2

Menù rapido ←		Protocollo ingresso	Documento acquisito (1)	Allegati (1)	Fascicolazioni (1)	Trasm
N. Prot. <input type="text"/>		0250837 19/04/2013 R_MARCHE GRM SGG A 150.1				
Id. Doc. <input type="text"/>						
Ultima ricerca						
Recenti						
In evidenza						
Trasmissioni						
Menù ←						
Ricerche						
Nuovo documento						
Nuovo protocollo ingresso						
Nuovo protocollo uscita						
Carica contratto						

Giornale Documenti						
Giornale Protocolli						

Ver.	Data	Tipo	Dimensione	Integr.	File
1	19/04/2013	txt	0 KB		body

Vi invio le osservazioni relative al Nuovo Casello Fano Nord re richieste di integrazione progettuali da parte del Ministero de tutto per vostro ufficio Servizio Territorio Ambiente Energia Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali

Distinti saluti
Castruccio Castracane

 NUOVO	 ACQUISISCI	 VISUALIZZA	 MODIFICA
---	--	--	--

DITTA CASTRACANE degli ANTELMINELLI
CASTRUCCIO E ANNAMARIA
Via Castracane, 4
61032 FANO (PU)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanea
Via di S. Michele, 22
00153 Roma

Regione Marche
Servizio Territorio Ambiente Energia
Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni
Ambientali
Viale Tiziano, 44
60125 Ancona

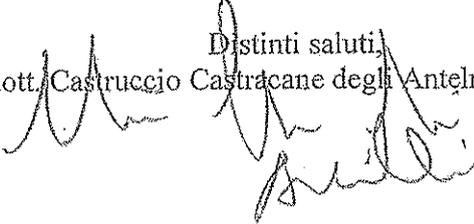
Oggetto: Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto: Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord: Integrazioni alla documentazione progettuale richieste dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

In riferimento al deposito degli atti relativi al nuovo casello di Fano Nord in oggetto, la sottoscritta ditta proprietaria del terreno sito nel Comune di Fano e distinto al Catasto (foglio n. 23, particella 124 e 300), oggetto inoltre anche di futuro esproprio, richiede quanto segue:

- venga sia **ripristinato il piano di campagna al fine di renderlo coltivabile** che un **nuovo accesso in sicurezza al fondo** (non presente nelle planimetrie depositate per le osservazioni) il tutto nell'area risultante dalla demolizione del vecchio tracciato della rampa di accesso al cavalcavia lato Fenile;
- l'area risultante dalla demolizione del vecchio cavalcavia venga riconsegnata al vecchio proprietario –medesima ditta a sua volta espropriata Castracane – con **permuta a pari valore di indennizzo esproprio**. Il tutto è già avvenuto negli anni 1980 con la Provincia di Pesaro, Anas e Autostrade S.p.A. per la modifica della rampa di accesso, sempre al medesimo cavalcavia, lato Fano.

Fano, 19 Aprile 2013

Distinti saluti,
dott. Castruccio Castracane degli Antelminelli



10-6-10/13
75 V. L. ...
Z*

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare-
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA -

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali-
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Via di S. Michele, 22
00153 - ROMA

Alla Regione Marche, Servizio Territorio Ambiene ed Energia-Posizione di Funzione Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali
Viale Tiziano, 44
60125 - ANCONA -

Oggetto: Osservazioni allo esproprio di terreno per il nuovo Casello autostradale di Fenile di Fano ai sensi art. 26 D.Legge n. 152/2006 e s.m.i.

Ditta : FERRI FRANCESCO

Premesso che l'istante è proprietario di una casa di civile abitazione con annessi accessori agricoli e terreno agricolo il tutto distinto al Catasto al foglio 34 mappali 243-245-276-315-316-277 per una superficie di ettari 1.70.91

Che a seguito dell'esproprio per la realizzazione del nuovo casello Fano Nord la proprietà Ferri subisce gravi e irreparabili danni quali:

- aumento dell'inquinamento atmosferico per notevole avvicinamento sede stradale
- aumento inquinamento acustico per notevole avvicinamento sede stradale
- riduzione della visibilità e della ventilazione sul lato nord
- danneggiamento per spezzettamento e difficoltà di lavorazione per forme irregolari del restante terreno agricolo che si caratterizza per fertilità e caratteristiche agronomiche peculiari tali da conferire tipicità zonale ai prodotti ortofrutticoli ivi coltivati
- accesso alla via pubblica più lungo e disagiata.

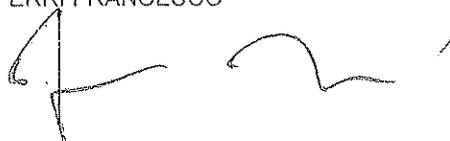
Per i gravi motivi sopraesposti si ritiene che il valore della casa e del terreno annesso abbiamo subito un deprezzamento di oltre il 50% del valore venale e pertanto se ne dovrà tenere conto in sede di calcolo delle indennità.

Inoltre si è rilevato che nel progetto depositato in corrispondenza dell'abitazione non sono state previste barriere contro il rumore.

In attesa di riscontro si inviano distinti saluti.

6 GIU. 2013

FERRI FRANCESCO



Mitt:
Ferri Francesco
Via del Santuario 6
61032 Fano (PU)



Fano, 10/06/2013

Ala Regione Marche, Servizio Territorio Ambiente Energia

Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali,

Via Tiziano, 44 60125 Ancona

AUT. C. NAT. A.M.A.

Fax: 071/806.3012

 Regione Marche - Giunta Regionale
A00: Registro Unico della Giunta Regionale

0411140	19/06/2013
R MARCHE	GRM VAA A
400.130.10/2010/VAA 08/224	

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 territorio causate 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 "Nuți", 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 **Il 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 incompiute, 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, siadi 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 **Il 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 Autostrade 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 Autostrade non ha proposto nessuna opera compensativa infrastrutturale a servizio gratuito dei cittadini per collegare i due caselli Fano Nord e Pesaro Sud ;

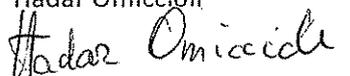
Inoltre, si richiede alle Autorità Competenti di verificare se il progetto della strada Interquartieri di Fano, nonché l'ultimo lotto di collegamento tra Via Roma e Via Trave, per effetto cumulo con i singoli interventi precedenti già realizzati, deve essere sottoposto a Valutazioni d'impatto ambientali 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

0395310 | 14/06/2013
R MARCHE | GRM | VAA | A
400.130.10/2010/VAA 08/224

5

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA AMBIENTALE
VIA CRISTOFORO COLOMBO, 44 00147ROMA

MATTM@pec.miniambiente.it

dgsalvaguardia.ambientale@pec.miniambiente.it

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI
DIREZIONE GENERALE PER IL PAESAGGIO, LE BELLE ARTI,
L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEA
VIA DI SAN MICHELE, 22 00147ROMA

mbac-sg@mailcert.beniculturali.it

dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

REGIONE MARCHE - SERVIZIO TERRITORIO AMBIENTE ENERGIA
POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI,
L'ARCHITETTURA E L'ARTE CONTEMPORANEA
VIALE TIZIANO, 44 60125 ANCONA

serviziotoritorioambiente@regione.marche.it

regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

PER CONOSCENZA

PROVINCIA DI PESARO - URBINO
VIALE GRAMSCI, 4 61121 PESARO

provincia.pesarourbino@emarche.it

COMUNE DI FANO
VIA SAN FRANCESCO, 76 61032 FANO

comune.fano.protocollo@emarche.it

SPETT.LE SOC. AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA
VIA BERGAMINI, 50 00159 ROMA

C.A. PROJECT MANAGER GEOM. MAURO MORETTI

C.A. UFFICIO ESPROPRI GEOM. MARCO ROSSI

info@autostrade.it

OGGETTO: AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO.

REALIZZAZIONE DEL NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD. INTEGRAZIONI
ALLA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE RICHIESTE DAL MINISTERO
DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE.

AVVISO AL PUBBLICO EMESSE IN DATA 15 APRILE 2013. OSSERVAZIONI.

I sottoscritti proprietari dei terreni interferenti con la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord di cui all'oggetto, residenti come in calce a margine,

premessi

che hanno preso ampia visione degli elaborati integrativi al progetto ed allo studio d'impatto ambientale depositati presso il Comune di Fano, secondo i quali emerge che le proprietà degli scriventi dovranno essere espropriate totalmente e/o parzialmente per la realizzazione dell'opera in epigrafe per le quantità e qualità che si riportano per opportuna memoria, così come risultano trascritte negli atti progettuali:

Elenco Ditte

N. ORDINE : 7

Commissa : 111431-01

Autostrada : (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO
 Tratto : CATTOLICA - FANO Lotto
 Comune : [K4AQ] FANO (PS)

DITTA CATASTALE : DELLA SANTA Lisetta nata a FANO il 07/11/1958 C.F. DLLLTT58S47D486D (proprietà 1/2) - ROSATI MARZIO nato a SERRUNGARINA il 12/10/1954 C.F. RSTMZR254R121670R Via Pozzo n.4, 61032 Fano (PU) (proprietà 1/2) -

PROPRIETA' REALE : DELLA SANTA Lisetta nata a FANO il 07/11/1958 C.F. DLLLTT58S47D488D (proprietà 1/2) - ROSATI MARZIO nato a SERRUNGARINA il 12/10/1954 C.F. RSTMZR254R121670R Via Pozzo n.4, 61032 Fano (PU) (proprietà 1/2) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli

N. Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.
7	34	252	SEMINATIVO	1	23,14	19,15	3090	1907	Sede Strada
								1907	

Totale Superficie occupata mq 1907

Elenco Ditte

N. ORDINE : 9

Commissa : 111431-01

Autostrada : (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO
 Tratto : CATTOLICA - FANO Lotto
 Comune : [K4AQ] FANO (PS)

DITTA CATASTALE : TALAMELLI MARJA nata a FANO il 11/08/1931 C.F. TLMRA31M51D488D (proprietà 12/18) - URANI GRAZIANO nato a FANO il 20/05/1963 C.F. RNUGZN63E20D488S (proprietà 2/18) - URANI GRAZIELLA nata a FANO il 16/09/1960 C.F. RNUGZL60P56D488Y (proprietà 2/18) - URANI SABRINA nata a FANO il 06/06/1974 C.F. RNUSRN74H46D488Q (proprietà 2/18) -

PROPRIETA' REALE : TALAMELLI MARIA nata a FANO il 11/08/1931 C.F. TLMRA31M51D488D (proprietà 12/18) - URANI GRAZIANO nato a FANO il 20/05/1963 C.F. RNUGZN63E20D488S (proprietà 2/18) - URANI GRAZIELLA nata a FANO il 16/09/1960 C.F. RNUGZL60P56D488Y (proprietà 2/18) - URANI SABRINA nata a FANO il 06/06/1974 C.F. RNUSRN74H46D488Q (proprietà 2/18) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli

N. Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.
9	34	251	SEMINATIVO	1	129,54	107,20	17298	5967	Sede Strada
9	34	271	SEMINATIVO	1	0,35	0,29	47	18	Sede Strada
								5985	

Totale Superficie occupata mq 5985

Elenco Ditte

N. ORDINE : 10

Commissa : 111431-01

Autostrada : (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO
 Tratto : CATTOLICA - FANO Lotto
 Comune : [K4AQ] FANO (PS)

DITTA CATASTALE : GERMANO ADRIANA LUCIA ISABELLA nata a CALCIANO il 14/01/1954 C.F. GRMDNL54A54B391D (proprietà 1/1) -

PROPRIETA' REALE : GERMANO ADRIANA LUCIA ISABELLA nata a CALCIANO il 14/01/1954 C.F. GRMDNL54A54B391D (proprietà 1/1) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli

N. Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.
10	34	229	SEMINATIVO	1	32,64	27,01	4358	225	Reliquato
10	34	229	SEMINATIVO	1	32,64	27,01	4358	4133	Sede Strada
10	34	232	SEMINATIVO	1	6,01	4,97	602	210	Sede Strada
10	34	247	SEMINATIVO	1	72,79	60,24	9720	2836	Sede Strada
10	34	270	SEMINATIVO	1	21,81	18,05	2913	1820	Sede Strada
								9224	

Totale Superficie occupata mq 9224

Elenco Ditte

N. ORDINE : 14

Commissa : 111431-01

Autostrada : (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO
 Tratto : CATTOLICA - FANO Letto
 Comune : (K4AQ) FANO (PS)

DITTA CATASTALE : MARINI SILVIO nato a FANO il 28/06/1944 C.F. MRNSLV44H28D488G (proprietà' 1/2) - ~~PIGNA~~ Anna Maria nata a SERRA SANT'ABBONDIO il 02/09/1951 C.F. PGNNMR51P42I654K (proprietà' 1/2) -

PROPRIETA' REALE : MARINI SILVIO nato a FANO il 28/06/1944 C.F. MRNSLV44H28D488G (proprietà' 1/2) - PIGNA Anna Maria nata a SERRA SANT'ABBONDIO il 02/09/1951 C.F. PGNNMR51P42I654K (proprietà' 1/2) -

REFERENTE :

OSSERVAZIONI :

Terreni Agricoli

N.Piano	Foglio	Mappale	Qualità catastale	Classe	Red. Dom.	Red. Agr.	Sup. cat.	Sup. occ.	Titolo Occ.
14	34	248	SEMINATIVO	1	15,34	12,70	2048	1973	Sede Strada
								1973	

Totale Superficie occupata : niq 1973

Premesso inoltre che la zona di riferimento, nella quale prevalentemente risiedono ed in massima parte svolgono la loro attività imprenditoriale agricola e/o professionale è distintamente inquadrata dalle tavole progettuali "MAM-QPGT-001-1 Planimetria di progetto e sezioni" e "MAM-QPGT-002-1 Planimetria di progetto su ortofotocarta", che qui si danno per riportate ed opportunamente riprodotte, così come risultano debitamente individuate dall'aerofoto che si riproduce ripresa con volo aereo dell'anno 2010 (FIGURA 1), dalla quale si evince che l'area di interesse, in riva sinistra del Torrente Arzilla, ricca di vegetazione ripariale, risulta essere perfettamente pianeggiante, salubre, lontana da fonti di rumore e/o di inquinamento ambientale di qualsivoglia genere ed ottimamente collegata con il vicino centro di frazione ove sussistono tutti i principali servizi sia commerciali che dedicati alla persona.

FIGURA 1. AEROFOTO ZONA D'INTERESSE RIPRESA CON VOLO ANNO 2010-2011



L'area in questione, pertanto, *ictu oculi*, risulta essere un'amenata area residenziale di prima periferia dell'abitato fanese, piuttosto che una generica area agricola del territorio comunale.

Oltre alle residenze individuali e alle attività specialistiche di produzioni di fiori e piante in serra (adiacente Agriflor, ditta specializzata nella produzione di fiori e piantine in serra) ospita attività di carattere ludico – sociale del tipo “Orti per anziani” promossi dal Comune di Fano nell’ambito e distintamente visibili nell’allegata aerofoto a margine delle esistenti serre per produzioni floreali. I nuclei residenziali, peraltro abbastanza rarefatti, godono di una pacifica serenità agreste di altri tempi, dedicandosi all’attività agricola più per passione ed hobby che per scopi produttivo – commerciali alla coltivazione degli estesi “orticelli”, peraltro ricchi di essenze arboree delle diverse specie e varietà per la produzione di frutta e di uve. In un caso a tutto quanto si associa anche la non frequente attività di allevamento di cavalli con linea cavallapuledro con ampi spazi e paddok destinati a questi ultimi che nel caso di realizzazione del progetto in argomento verrebbe gravemente danneggiata con notevole impatto economico negativo tale da dover far cessare l’attività produttiva dell’allevamento.

Trattasi pertanto di aree godenti di un privilegio naturale ed irriproducibile, non a caso paesaggisticamente vincolate e salvaguardate, che, pur in tempi di crisi economico – monetaria, sono ricercatissime sul mercato locale e per le quali si “spuntano” valori commerciali unitari molto elevati, al di fuori di ogni altra valutazione estimativa.

Ciò premesso e consolidato, i sottoscritti, nell’intento di offrire un’opportuna collaborazione fra cittadini contribuenti e la progettazione di attività aventi carattere dichiarativo di pubblica utilità, si permettono di avanzare le seguenti

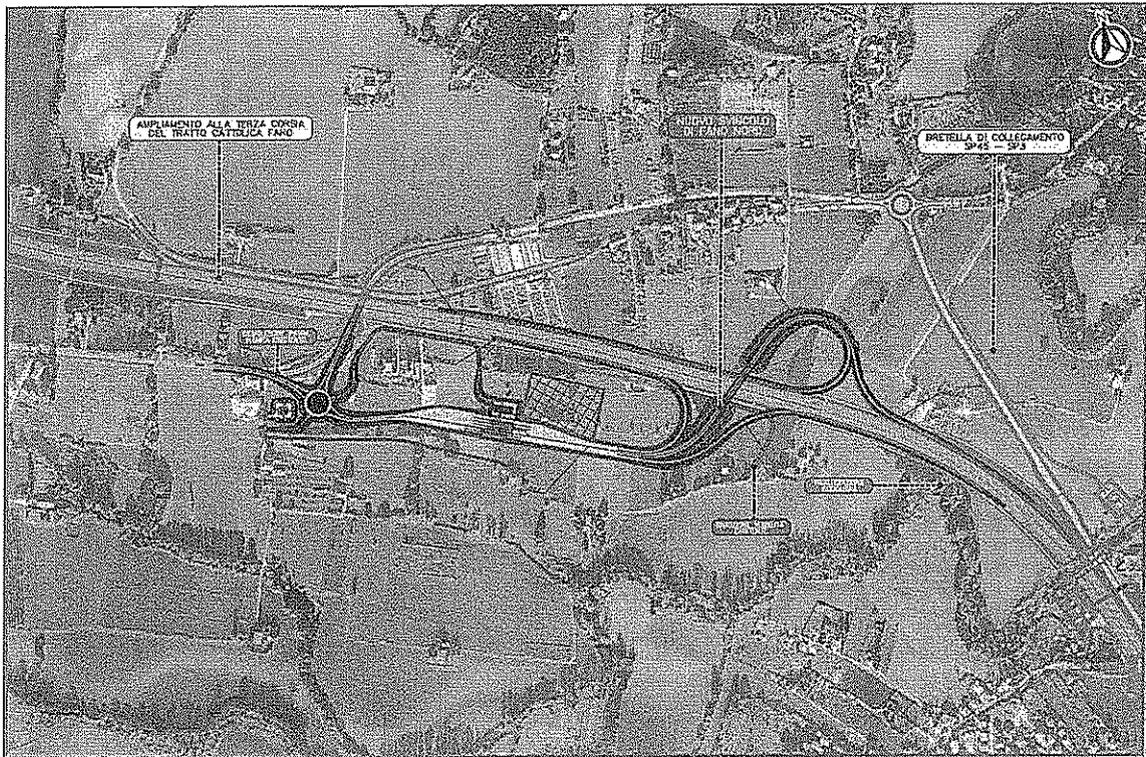
osservazioni e/o opposizioni

1. L’allocazione dello svincolo di Fano Nord nell’area di cui si discute e nella quale esso risulta previsto è del tutto inappropriata e contrasta in toto con le norme di vincolo ambientale e paesaggistico che presiedono all’area stessa. Pertanto si rivolge cortese invito a voler rivedere la sua collocazione in ambito totalmente diverso da quello attualmente prescelto, privilegiando nella scelta aree paesaggisticamente non vincolate. Ciò consentirebbe di evitare peraltro notevoli esborsi economici d’esproprio per l’equo ristoro delle proprietà ablate per i danni emergenti e per i diversi lucri cessanti.
2. L’ipotesi della costruzione dello svincolo di Fano Nord nell’area di cui si discute e nella quale esso risulta attualmente previsto non può assolutamente rispettare i parametri ordinari dei rapporti “costi e benefici” atteso che le aree oggetto di esproprio rilevano valori commerciali piuttosto elevati, del tutto diversi dai correnti valori agricoli (per porzioni non eccessivamente estese e senza fabbricati abitativi e/o ricoveri sono mediamente richieste somme ammontanti ad €/mq 30,00 + 35,00, mentre per corti di fabbricati o per aree adiacenti a queste ultime si rilevano valori anche superiori ad €/mq 100,00). Risulta pertanto del tutto evidente che l’esproprio totale o parziale di terreni “nudi”, intesi per questi ultimi quelli

privi di dotazioni edilizie, sia residenziali che di ricovero attrezzi, che di quelli invece dotati di tali annessi, comporterà per l'acquisizione espropriativa a valori correnti di mercato un onere elevatissimo non comparabile con il valore agricolo medio cui ordinariamente si fa riferimento nella redazione dei piani particellari. Al già "pesante" costo di realizzazione dell'opera si deve aggiungere, né si può ignorare, l'aggravio della spesa acquisitiva. Per tale ulteriore motivazione si rivolge cortese invito a voler rivedere la sua collocazione in ambito totalmente diverso da quello attualmente prescelto, privilegiando nella scelta aree paesaggisticamente non vincolate e, di conseguenza, con minore impatto sul costo di acquisizione delle stesse.

3. In subordine alle osservazioni che precedono, nell'ipotesi che le stesse non siano ritenute degne di accoglimento, fatto ovviamente salvo l'eventuale responso dell'organo giudiziario amministrativo cui si fa riserva di ricorrere in qualunque tempo, si ha motivo di rilevare che si dovrà intervenire sulla viabilità locale con la costruzione di un nuovo tratto di strada che dal manufatto distinto in Catasto Fabbricati del Comune di Fano al Foglio 34, con mappale o particella n. 302 giungerà sino al manufatto distinto in Catasto Fabbricati del Comune di Fano al Foglio 34, con mappale o particella n. 195, collegando il primo alla rete viaria locale come si evince dalla planimetria di progetto su ortofotocarta (FIGURA 2.).

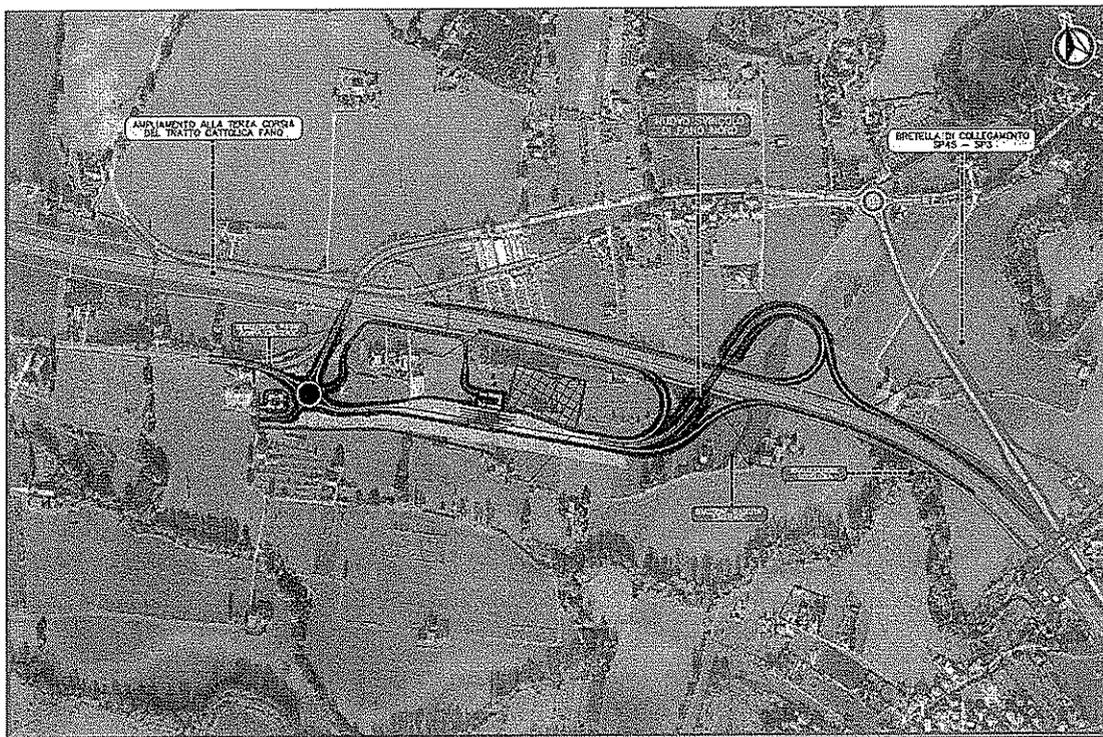
FIGURA 2. PLANIMETRIA DI PROGETTO SU ORTOFOTOCARTA



Nel merito della vicenda si fa osservare che per quanto precede potrebbe essere effettuata una modifica progettuale migliorativa, comportante peraltro una irrilevante variazione agli

atti progettuali: ferma restando l'ipotesi della costruzione del citato nuovo tratto di strada locale, si richiede di voler benevolmente esaminare la possibilità di "traslare" leggermente più a sud, baricentricamente, tutta l'area di servizio del nuovo svincolo, comprensivamente dei manufatti delle barriere e delle corsie di entrata e uscita, il più possibile a ridosso della costruenda nuova strada, con l'intento di "allontanare" per quanto possibile lo svincolo dalle proprietà dei residenti. L'accoglimento di detta osservazione non comporterebbe oneri aggiuntivi di spesa, stante che l'impegno della realizzazione costruttiva resterebbe immutato. La viabilità dello svincolo non subirebbe stravolgimenti se non per via di piccolissime, insensibili, modificazioni dei raggi di curvatura e della rotatoria alla viabilità locale, peraltro impercettibili, mentre le aree da espropriare diminuirebbero in misura notevole nella porzione nord, quella più a ridosso dei fabbricati residenziali e delle attività produttive, specie zootecniche. Per giunta "allontanandosi" il baricentro dello svincolo dalle pregevoli proprietà dei sottoscritti, si avrebbero evidenti minori oneri espropriativi per l'acquisizione di aree che non risulterebbero più necessarie per la realizzazione dell'opera. Sia tenuto inoltre conto che in ogni caso le aree che attualmente verrebbero a trovarsi fra il limite dello svincolo così come progettato e la nuova strada locale che dovrà essere costruita (indicate con velatura colorata nella planimetria di progetto su aerofoto di cui alla sottostante FIGURA 3.), dovrebbero comunque essere espropriate, stante che, realizzata l'opera, per le condizioni in cui risulterebbero non avrebbero più una profittevole destinazione per gli originari proprietari.

FIGURA 3. PLANIMETRIA INDICANTE LE AREE SULLE QUALI FAR TRASLARE IL BARICENTRO DELLO SVINCOLO



4. Da ultimo, ma per questo non meno importante, si vuol far osservare e portare a conoscenza di un'ulteriore motivazione per cui, a giudizio dei sottoscritti, **l'area in questione dovrebbe essere non utilizzata per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord. La questione non pare che possa essere trascurata, sia ai fini economici che pratici.** Si premette che in precedenza l'area oggetto d'interesse per la costruzione del nuovo svincolo, all'incirca sino agli inizi degli anni '80 del secolo appena scorso, è stata utilizzata quale cava di terreno per fornace laterizi da imprese locali che ne detenevano la proprietà. L'utilizzazione è avvenuta in pendenza del vigente codice dell'ambiente che prevede la coltivazione delle cave con progetti esecutivi di ripristino a salvaguardia dell'ambiente. Cessata all'epoca la coltivazione più o meno legittima della cava, l'ambito pare che sia stato ripristinato riportando la quota di campagna allo stato originario utilizzando, secondo plausibili voci assunte da residenti locali, mediante **riporto di materiale di risulta del quale non sono note le caratteristiche.** Trattandosi di area sulla quale si prevede di edificare manufatti e sedi viarie di notevole importanza, il piano di posa pare potrebbe non essere considerato idoneo alla bisogna e, nell'esecuzione dei lavori, potrebbe occorrere procedere con ogni probabilità a redigere perizie di variante suppletive per poter "far fronte" ai maggiori oneri richiesti e non preventivati per la stabilizzazione degli interventi, allo stato non previsti nel costo dell'opera. Al riguardo non possono valere eventuali scusanti di dotazioni preventive di redazioni di perizie geologiche appositamente effettuate per l'idoneità del sito in quanto **secondo residenti di buona memoria pare che le "carote" per l'esame geologico dei luoghi d'interesse siano state fatte, scientemente o casualmente, proprio appena "fuori" dal perimetro della scomparsa cava.** *Sic stantibus rebus* ritengono i sottoscritti che tale ultima osservazione/comunicazione dovrebbe indurre a scartare l'area di cui si discute per la realizzazione delle opere o quantomeno far scaturire al progettista ed ai redattori del computo preventivo dell'onere di spesa la necessità di un approfondimento d'indagine geologica prima di approvare definitivamente l'opera, anche al fine di quantificare con certezza l'effettivo onere economico della realizzazione dei lavori oltre che, principalmente, l'idoneità del sito prescelto per la costruzione dello svincolo di cui si discute.

I sottoscritti, grati per la cortese attenzione, restano in attesa di conoscere le determinazioni che codesti on.li Uffici riterranno opportuno adottare.

Con ogni osservanza.

Fano (PU), lì 11 GIUGNO 2013

Lisette Della Santa
(Lisetta Della Santa)

Marzio Rosati
(Marzio Rosati)

Maria Talamelli
(Maria Talamelli)

Graziano Urani
(Graziano Urani)

Graziella Urani
(Graziella Urani)

Sabrina Urani
(Sabrina Urani)

Adriana Lucia Isabella Germano
(Adriana Lucia Isabella Germano)

Silvio Marini
(Silvio Marini)

Anna Maria Pigna
(Anna Maria Pigna)

Domenico Pigna
(Domenico Pigna)

Della Santa Lisetta
Rosati Marzio
Talamelli Maria
Urani Graziano
Urani Graziella
Urani Sabrina
Germano Adriana Lucia Isabella
Marini Silvio
Pigna Anna Maria
Pigna Domenico

Domiciliati c/o

URANI GRAZIANO
LOCALITÀ BELGATTO, 37
61032 FANO

RECAPITI TELEFONICI:
.0721.885220 - .329.1573487

Esente in modo assoluto dall'imposta di bollo
(Tab. B - D.P.R. 26.12.1972, artt. 4, 16, 22)
ed ai sensi dell'art. 37 del D.P.R. 445/2000

David Piccinini

Da: Servizio Territorio e Ambiente
Inviato: mercoledì 12 giugno 2013 13.34
A: David Piccinini
Oggetto: I: POSTA CERTIFICATA: [Fwd: Osservazioni all'avviso pubblico Autostrade del 15 aprile 2013]]

Allegati: daticert.xml; postacert.eml (969 KB)



daticert.xml (2 KB) postacert.eml (969 KB)

Ecco la PEC

Anna

-----Messaggio originale-----

Da: Per conto di: g.cecchini@conafpec.it [mailto:posta-certificata@sicurezzapostale.it]
Inviato: mercoledì 12 giugno 2013 12:43
A: MATTM@pec.miniambiente.it; dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it; mbac-sg@mailcert.beniculturali.it; dg-pbaac@beniculturali.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; Servizio Territorio e Ambiente; regione.marche.protocollogiunta@emarche.it; provincia.pesarourbino@emarche.it; comune.fano.protocollo@emarche.it; info@autostrade.it
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: [Fwd: Osservazioni all'avviso pubblico Autostrade del 15 aprile 2013]]

Messaggio di posta certificata

Il giorno 12/06/2013 alle ore 12:43:25 (+0200) il messaggio "[Fwd: Osservazioni all'avviso pubblico Autostrade del 15 aprile 2013]]"

è stato inviato da "g.cecchini@conafpec.it"

indirizzato a:

info@autostrade.it

dg-pbaac@beniculturali.it

comune.fano.protocollo@emarche.it

provincia.pesarourbino@emarche.it

regione.marche.protocollogiunta@emarche.it

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

mbac-sg@mailcert.beniculturali.it

MATTM@pec.miniambiente.it

dgsalvanguardia.ambientale@pec.miniambiente.it

servizioterritorioeambiente@regione.marche.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

Identificativo messaggio: opec228.20130612124324.27986.05.1.10@sicurezzapostale.it

```
<?xml version="1.0" encoding="UTF-8" ?>
- <postacert tipo="posta-certificata" errore="nessuno">
- <intestazione>
  <mittente>g.cecchini@conafpec.it</mittente>
  <destinatari tipo="esterno">info@autostrade.it</destinatari>
  <destinatari tipo="esterno">dg-pbaac@beniculturali.it</destinatari>
  <destinatari tipo="certificato">comune.fano.protocollo@emarche.it</destinatari>
  <destinatari tipo="certificato">provincia.pesarourbino@emarche.it</destinatari>
  <destinatari tipo="certificato">regione.marche.protocollogiunta@emarche.it</destinatari>
  <destinatari tipo="certificato">mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it</destinatari>
  <destinatari tipo="certificato">mbac-sg@mailcert.beniculturali.it</destinatari>
  <destinatari tipo="esterno">MATTM@pec.miniambiente.it</destinatari>
  <destinatari tipo="esterno">dgsalvaguardia.ambientale@pec.miniambiente.it</destinatari>
  <destinatari tipo="esterno">serviziotorritorioeambiente@regione.marche.it</destinatari>
  <risposte>g.cecchini@conafpec.it</risposte>
  <oggetto>[Fwd: Osservazioni all'avviso pubblico Autostrade del 15 aprile 2013]]</oggetto>
</intestazione>
- <dati>
  <gestore-emittente>Namirial S.p.A.</gestore-emittente>
  - <data zona="+0200">
    <giorno>12/06/2013</giorno>
    <ora>12:43:25</ora>
  </data>
  <identificativo>opec228.20130612124324.27986.05.1.10@sicurezzapostale.it</identificativo>
  <msgid><50689.93.150.146.176.1371033804.squirrel@webmail.sicurezzapostale.it></msgid>
  <ricevuta tipo="completa" />
</dati>
</postacert>
```

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA ;



Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea
Via di S. Michele, 22 - 00153 ROMA ;

Alla Regione Marche Servizio Territorio Ambiente Energia
Posizione di Funzione Valutazione ed Autorizzazioni Ambientali
Viale Tiziano, 44 - 60125 ANCONA

 Regione Marche - Giunta Regionale
A00: Registro Unico della Giunta Regionale

0411028 | 19/06/2013
R MARCHE | GRM | VAA | A
400.130.10/2010/VAA 08/224

AUTOSTRADA BOLOGNA - BARI - TARANTO
REALIZZAZIONE DEL NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD.

OSSERVAZIONE

Dalla nuova proposta sullo svincolo di Fano Nord presentata dalla Società Autostrade emerge un dato di fatto: nonostante la posizione contraria espressa dalla Soprintendenza, circa la collocazione urbanistica e l'impatto con quel paesaggio rurale, non si vuol modificare nulla. Si vuol fare apparire la nuova soluzione *adottata in via definitiva* (la soluzione 1- ottimizzazione 2) come una scelta che ha raggiunto l'obiettivo di contenere "... l'impatto dell'opera sul territorio.." La "nuova" soluzione, fortemente motivata da pesantissimi faldoni di ricerche e di analisi, è da ritenersi la migliore secondo la Società Autostrade. E' invece soltanto una scelta, purtroppo condivisa nella conferenza dei servizi, che giustifica la volontà di chiudere nel più breve tempo possibile questo iter del casello. Per chi conosce come è andata la vicenda della bretella e quindi della collocazione del casello Fenile Belgatto ciò che si legge al punto 4.2 quadro programmatico, sa di presa in giro. Il piano Regolatore nella sua vicenda conclusiva (adozione) non conteneva nessuna previsione della cosiddetta bretella o complanare. E' solo in sede di approvazione definitiva che è stato inserito acriticamente il pacchetto del progetto del casello e delle opere compensative. E' certamente vero che "... la modifica progettata adottata, non modifica il layout del nuovo svincolo, soprattutto non si hanno modifiche alla funzionalità per il quale lo stesso è stato progettato." come è cosa vera "...che la coerenza col quadro programmatico (del Comune di Fano, ndr) è invariata e che non esistono situazioni di particolare conflitto con le destinazioni funzionali e le previsioni degli strumenti di pianificazione.." come è pure innegabile che per quello che riguarda "...il sedime dell'opera in progetto esso risulta essere in parte coincidente con la cartografia di piano stessa.." e quindi anche "... se con geometrie differenti rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del Piano Regolatore del Comune di Fano, rivelando rapporti di assoluta coerenza con lo stesso. E' tutto vero senonché nel PRG del Comune di Fano non c'è la scelta dell'Amministrazione Comunale, ma un progetto della Società Autostrade paracadutato sul PRG ed accolto acriticamente dalla Giunta. Come può non essere coerente il progetto del casello della Società Autostrade con quello della Società Autostrade? Chi costruisce strade fa certamente i propri interessi, non gli si può certo chiedere di tenere conto di chi subisce queste infrastrutture e di tenere nel massimo rispetto i paesaggi e gli ambienti con cui il tracciato impatta; ma l'Ente Locale, i cui territori sono attraversati, dovrebbe prenderne atto, soprattutto nel momento di approvazione di un nuovo P.R.G.. Ma non è successo. Quindi il bersaglio della Soprintendenza non è sola la Società Autostrade, ma soprattutto il Comune di Fano che è apparso e appare come del tutto acritico e che ancora una volta dimostra di lasciare alla Soc. Autostrade il compito di scegliere le sue soluzioni. Se non fosse così, se il Comune di Fano avesse avuto un ruolo attivo in questa fase perché la Soc. Autostrade tra quattro soluzioni ha potuto proporre quella meno migliorativa sia

rispetto alla tutela degli abitanti della frazione di Belgatto (traffico, rumore, inquinamento...). che di maggiore impatto con quel tratto di territorio agricolo con le sue case coloniche abitate e con il suo paesaggio agrario abbastanza conservato? La risposta è semplice: il Comune di Fano sia ai livelli amministrativi che tecnici si è appiattito sulle proposte della Società Autostrade. E' talmente palese che si è rinunciato a trattare una proposta migliorativa - tra l'altro presentata dalla stessa Società - si è continuato a sostenere, pur in presenza di questa azione della Soprintendenza, un progetto calato con troppa fretta nella tavola di PRG invece di approfondire altre soluzioni. La Società Autostrade per suo conto ha cercato di evitare il rischio di incorrere in una variante al PRG più consistente, che avrebbe potuto comportare tempi più lunghi e soprattutto un nuovo progetto esecutivo del casello. Con una soluzione che *dimagrisce* sia le aree circostanti il casello che il raccordo in entrata ed in uscita sulla strada provinciale cambia poco il rapporto col PRG del Comune di Fano. Ma tutto ciò non risponde certamente alle perplessità della Soprintendenza né a quelle dei residenti in loco e in altre parti della città coinvolte da questo progetto.

In sostanza la Società Autostrade tende a giustificare la sua soluzione come una scelta che trae origine dalle scelte infrastrutturali formulate a monte dalla Regione Marche e soprattutto dal Comune di Fano che sappiamo come le ha inserite nel suo PRG.

Comune e Soc. Autostrade debbono giustificare come, pur in presenza di altre ipotesi comprese le due studiate ed inserite nel fascicolo delle integrazioni del progetto del nuovo casello, si sia scelta quella: a) che impatta maggiormente con la frazione di Belgatto con rumore e inquinamento da polveri, dal momento che il traffico in entrata ed in uscita dal casello vi transita per tutta la lunghezza della frazione; b) che brutalizza un tratto agricolo di notevole interesse sotto l'aspetto paesistico; c) che prolunga inutilmente gli effetti dell'urbanizzazione con il portare il casello ancora più dentro la valle dell'Arzilla; d) che non trova di meglio per accedere alla SS16 che percorrere la direttrice di via Trave ed in futuro il collegamento con l'interquartieri (sempre su via Trave), così da trasformare quest'ultima in una circonvallazione. Cioè il tratto finale della bretella!

Proviamo ad analizzare punto per punto le annotazioni di cui sopra.

- a) **Rumore e inquinamento da polveri:** crediamo che le due soluzioni proposte dalla Soc. Autostrade in alternativa, *soluzione 2 ottimizzazione 1* e *soluzione 2 alternativa a Nord*, siano soluzioni possibili; ci meraviglia che in sede di VIA ai vari livelli di esame non ci sia traccia di un confronto sulle varie ipotesi. Se la soluzione proposta (soluzione 1 ottimizzazione 2) è anche quella su cui, pur con prescrizioni, si sono espressi favorevolmente tutti gli Enti in sede di valutazione di impatto ambientale (VIA) e presso il Ministero dell'Ambiente, dal nostro punto di vista sono proprio quelle escluse che avrebbero meritato un approfondimento almeno da parte dell'Amministrazione Comunale. La soluzione prescelta comporta tra l'altro il prolungamento dal tratto di ingresso e di uscita dal casello, creando un inutile doppio passaggio dei veicoli lungo tutta la frazione di Belgatto con conseguente aumento dei disagi ai cittadini (traffico, polveri, rumore).
- b) **Compromissione di un'ampia area rurale:** nella soluzione prescelta le infrastrutture del casello compromettono maggiormente il rapporto tra il tratto più interessante della piana agricola con l'area ripariale del torrente Arzilla manomettendo il carattere del paesaggio agrario lì ben conservato a differenza del tratto di campagna coltivata in maniera latifondista, dove la bretella va a congiungersi con la SP45. C'è a questo proposito da domandarsi come si possa affermare al punto 5 delle risposte generali interdisciplinari senza entrare in contraddizione con la proposta scelta: " .. è stata armonizzata con gli elementi semiologici del paesaggio..... non comporta il depauperamento delle fasce arboreo arbustive ripariali,..... la riduzione delle dimensioni dello svincolo e del parcheggio... diminuiscono il consumo del suolo e la loro diversa geometria si inserisce tra i filari arborei di delimitazione dell'appoderamento mantenendoli... Questi filari frammentano ed impediscono l'intervisibilità dello svincolo alla quota di pianura ... " Ma tutti questi non sono elementi di un paesaggio agricolo che nel progetto perdono la loro continuità e storicità?

- c) **Inutile prolungamento di elementi infrastrutturali.** Si doveva evitare questa soluzione che prolunga questo casello con la sua viabilità di raccordo e rondò, quasi in prossimità di Fenile che porta il suo traffico in entrata ed in uscita a ridosso dell'abitato. Perché in presenza della bretella si è preferita una soluzione fortemente dal maggior impatto con l'abitato e la vivibilità di una intera frazione? Non c'è forse una volontà non dichiarata di dare il massimo di visibilità a quell'attrezzatura commerciale prevista dal PRG o alla richiesta area di servizio carburanti entrambe fortemente avversate localmente? Non c'è altra spiegazione di questa scelta. Solo un interesse diverso da quello dei residenti può aver spinto la soc. Autostrade a localizzare il casello con questa proposta. Il Comune di Fano questa scelta l'ha fatta nel PRG ed è quindi chiaro che la proposta è condivisa dall'Amministrazione: un funzionario del servizio Urbanistica della Provincia arriva a dire ".....*gli interventi risultano sostanzialmente compatibili sebbene non perfettamente coincidenti con le previsioni del P.r.g. vigente...*" Quando anche i funzionari esterni agli interessi locali la pensano così, sembra non esserci possibilità di modificare un progetto nato sbagliato. All'interno delle riunioni della VIA paiono emergere addirittura sensibilità ambientaliste: "...*minimizzare il consumo del suolo...valutare la convenienza della realizzazione grigliata del parcheggio...dovrà essere privilegiata la messa a dimora di arbusti tappezzanti anche per limitare gli impatti conseguenti (emissioni,rumori,fauna).....vanno previsti opportuni corridoi ecologici verificando l'adeguatezza degli interventi a mantenere la continuità degli ecosistemi...*" Pur rimanendo il dubbio a quante di queste richieste il progetto realmente risponda, colpisce che nessuno si preoccupi di questo territorio, degli uomini che ci vivono. Ci si preoccupa di un parcheggio che consuma un po' di territorio, ma non del complesso di problemi umani e urbani che il progetto non ha considerato. E' palese che c'è da parte di tutti questi esperti non la volontà di entrare nel merito delle questioni ma di tirare dritto, perché questo è ciò che ci si aspetta da loro!
- d) **Insufficiente soluzione del raccordo con la SS16.** Le soluzioni: 2 ottimizzazione 1 e 2 alternativa a Nord sono quelle che avrebbero dovuto colpire positivamente coloro che si interessano di "grigliate e parcheggio impattante", che attenti a leggere il particolare non hanno colto le problematiche più ampie che il progetto comportava, ma anche chi per funzioni di esperto di pianificazione territoriale in ambito pubblico avrebbe dovuto considerare l'impatto del progetto sull'abitare, sul paesaggio, sull'incremento di traffici in area urbana ed il loro effetto distorcente sulle funzioni di tratti di viabilità che - da interquartieri di collegamento interno, tra le parti della città- , si trasformerà in circonvallazione (se e quando verrà realizzata). Ma c'è di più. Dall'analisi dei percorsi traspare una certa consapevolezza da parte dei progettisti che "... *con riferimento alla viabilità esistente si può evidenziare come i tragitti interessino principalmente l'asse urbano di via Flaminia- via Roma e quello della SP45 che in penetrazione alla città prende il nome di via della Trave.*" e viene dato per scontato che il traffico d'ingresso alla città e alla SS16 "... *prosegue in uscita dallo svincolo dapprima su via Trave (con sezione di carreggiata di circa 5,00 mt. in tessuto edificato a margine con sosta parallela in alcuni tratti e senza marciapiedi) poi su via della Giustizia a senso unico per immettersi su via Roma ed innestandosi poi sulla SS16.*" Ma niente paura, "...*Tale aggravio rappresenta tuttavia un transitorio in attesa del completamento dell'anello tangenziale di Fano previsto nel piano Regolatore...*". Finalmente viene ammesso che l'Interquartieri risulta essere una tangenziale. Lo si sapeva, ma chi ha amministrato la Città l'ha sempre negato! Per la Soc. Autostrade è comunque cosa fatta. "...*Il programma pluriennale di attuazione del PRG per il quinquennio 2009-2014 prevede l'avvio della realizzazione di un primo tratto di intervento stradale (tratto di via Roma via Trave)*" .
- Non era il caso di studiare un'opera di compensazione per raggiungere l'Adriatica Nord per liberare aree urbane caratterizzate da una viabilità del tutto insoddisfacente, dagli aumentati flussi di traffico sulla SP45 che andranno dal Rondò all'altezza del condominio le Terrazze ad incrementare il nuovo flusso di traffico da e per l'Interquartieri? Si rende così invivibile per anni tutta quest'area urbana dove verranno incrementati anche gli attraversamenti alternativi in

aree del tutto residenziali. Ciò dimostra che gli amministratori ed in particolare chi aveva responsabilità di pianificazione non hanno valutato gli effetti del casello sul traffico urbano su una Città carente di opzioni infrastrutturali anche per responsabilità dell'Amministrazione Provinciale e del Comune di Pesaro che hanno delegato anch'essi alla società Autostrade la soluzione della circonvallazione tra le due città, che in parte lo è (a pagamento!), ma che lascia irrisolti problemi storici nei tratti urbani sia a Nord che a Sud della SS.16, mentre dalla Flaminia esistono numerose alternative per andare vero Sud senza entrare in area urbana, A Nord invece ci sarà solo il casello di Belgatto-Fenile. Tutto il resto entrerà inevitabilmente dentro la città, ancora di più dentro via della Trave per molti anni a venire, ancor prima che il previsto tratto dell'Interquartieri (pardon circonvallazione!) salendo a mezza collina dopo aver percorso un viadotto sull'Arzilla, aver provocato profonde mutilazioni del bel paesaggio collinare con tagli, riporti, due gallerie ed un viadotto su via di Villa S. Biagio, concluda la sua corsa paesaggisticamente devastante per incontrare finalmente la SS16. Non era questa invece l'occasione per trattare con la Soc. Autostrade e l'Anas soluzioni più funzionali che risolvessero meglio i problemi del territorio Fanese compresa quella parte del territorio comunale da Metaurilia a Marotta? Come è possibile su questi temi, pensare che poi tutto in qualche modo si sistemerà. Suggestimenti e proposte non sono mancate in questi anni, ma un serio discorso infrastrutturale non è stato mai affrontato né nella pianificazione Provinciale né in quella dei comuni rivieraschi. In questo contesto il progetto della viabilità compensativa proposta dalla Soc. Autostrade non ha avuto alternative. Quando le decisioni da prendere non permettono rinvii e dilazioni la vince chi ha sul tavolo la proposta concreta. Appare quindi maggiormente responsabile una Amministrazione che rinuncia a progettare l'assetto futuro della Città. Non è la mancanza di risorse ma il procedere giorno per giorno senza una visione complessiva, senza progetti (sogni?) nel cassetto, senza interrogarsi continuamente, non dando nulla per scontato neppure soluzioni *storicizzate* come l'Interquartieri. Dove ciò che si realizza non fa parte di un disegno condiviso, non risolve i problemi ma ne crea di nuovi.

RNDINE MICHELE
 ROBERTI GIORGIO
 RNDINE MICHELE
 ROBERTI GIORGIO
 VIA DELLA CONCILIAZIONE 15 FANO
 VIA DELLA CONCILIAZIONE 15 FANO

Fano 14/06/2013

N.B. CONTIENE N 4 FOGLI DI FIRMATARI

NO ME	COGNOME	FIRMA	INDIRIZZO
MARIASCELLA	GHETTI	Mariastella Ghetti	Via Dolomiti 10
DELIA	Stobellini	Delia Stobellini	Via Dolomiti 1
GUIDO	GIANNIBERTI	Guido Gianniberti	Via Dolomiti 14
PAOLA	GIULIANI	Paola Giuliani	Via Dolomiti 14
MICHELE	LAMACCHIA	Michele Lamacchia	Via Dolomiti 14
GABRIELLA	NICOLINI	Gabriella Nicolini	Via Dolomiti 12
FRANCA	RIDOLFI	Franca Ridolfi	Via del Dominichino
LUCIA	CENTOFANTI	Lucia Centofanti	Via Liguria
ALESSANDRO	ANGELI	Alessandro Angeli	Via Dolomiti 12
GIULIANA	GABRIELLA	Giuliana Gabriella	Via Dolomiti 10
FULVIA	FRANCA	Fulvia Franca	Via Liguria B11
MATTEO	FALCIOMI	Matteo Falciomi	Via Liguria B1F
PERTICA	PIERLUIGI	Pertica Pierluigi	Via Liguria 27D
FRANCESCA	PAULI	Francesca Pauli	Via Liguria, 25
GIULIA	PANICAU	Giulia Panicau	Via Liguria, 25
GIORGIO	TOWELLI	Giorgio Towelli	" " 25
ALDO	TAUSSI	Aldo Tausi	" " 25
ALVIGI	VALERIA	Alvigi Valeria	" " 25
DI PUMPO	ANGELA	Di Pumpo Angela	" " 27
CASTELLAN	RAFFAELE	Castellan Raffaele	" " 25
IRBINATI	LUCIA	Irbinati Lucia	" " 29
CASTELLANI	STEFANO	Castellani Stefano	Via Trase 15
ROMINA	GARBI	Romina Garbi	" " "
FALCIONI	PAOLO	Falconi Paolo	" LIGURIA 29
CARLUCCI	ANNA MARIA	Carlucci Anna Maria	" " "
MERCANTI	MASSIMO	Mercanti Massimo	" " 27
GAMBELLI	PATRIZIA	Gambelli Patrizia	" " "
MONICA	ROSSI	Monica Rossi	" " 41

NOME COGNOME

FIRMA

INDIRIZZO

Scherani Connelin
SORISOMI ANTONELLA

Scherani: CARMELINA
Antonella Sorisomi

Via Licario 25
Via Liguria 29

DAVIDE GIULIANI

[Signature]

VIA LIGURIA 27/E

MONIA DE ANGELI

[Signature]

VIA TAGLIAMENTO, 2

ALBERTO PARANO

[Signature]

VIA DOLOMITI 22

DEVONA MARIA ALESSIA

[Signature]

VIA DOLOMITI 30

MAZZOCCO SHARON

Mozzocco Sharon

VIA DOLOMITI 30

ELBI MARTINO

Elbi Martino

VIA FANCUA 21

MASSAROLI GREG

[Signature]

VIA PRINIM 14

SAVELLI CCAJAB

[Signature]

VIA DOLOMITI 15

BORGOGNONI ROBERTA

[Signature]

VIA DOLOMITI, 14

VALENTINA CARPELLO
ORCIARI ROMANO

[Signature]

Via Dolomiti 16

Vido Melinda

[Signature]

Via A. Modigliani 3

OMDO CANESTRARI

[Signature]

VIA A. MODIGLIANI 3

MARA PAOLA MAGIHEI

Manal Magihei

VIA A. MODIGLIANI, 4

SAMUELE GIAMPAOLI

[Signature]

VIA A. MODIGLIANI 4

CINZIA TRONCINI

Cinzia Troncin

VIA A. MODIGLIANI 4

LAURA BERUCCIOCI

Lambertucci

VIA A. MODIGLIANI 2

Delig Fratzer

Delig Fratzer

VIA DELLA TRAVE 10

Willi Engler.

Willi Engler.

VIA DELLA TRAVE 10

RIGHI RITA

[Signature]

VIA DI VILLA TOMBARI

PAOLA DE LUCA

[Signature]

VIA DELLA TRAVE 18

Puani ROBERTA

Puani ROBERTA

V. DELLA TRAVE 22

ANTOGNONI SATORIO

[Signature]

V. TRAVE 24

BIDISCHINI VALERIA

Bidischini Val.

V. TRAVE 24

P. P. P. P. P.

P. P. P. P. P.

P. P. P. P. P.

NOME e COGNOME

FIRMA

INDIRIZZO

Ortoni Mario	Mario Ortoni	Cimobue 2.
Balchini Rosanna	Rosanna	Cimobue Cimobue
* Tanti Alberto	Alberto	Cimobue 7
Camarda Dino	Dino	N. TRAVE
* Battisti Giacinto	Giacinto	N. Trave
* Antonioni	Maria	V. VILLA TOMBARI
FLORIO NELLA	Nella	Via Morave 14
Giuliani Lidia	Lidia	Via TRAVE 12
Lucarelli Cristina	Cristina	Via TRAVE 12
* LUCIA ROSA ROSARIA	De Lucia Rosa	Via TRAVE 12
Oroni Leo	Leo	VIA TRAVE 18
Oronzo Nello	Nello	Via Trave 12
Vitali Moranda	Vitali Moranda	Via Trave N. 14
di Vittorio	Belli Vittorio	Via TRAVE N. 31
De Grassi	De Grassi	Via TRAVE 5
Massimiliano Ciniatti	Massimiliano Ciniatti	VIA TRAVE 15
OBERTI ALESSANDRA	Alessandra Oberti	VIA DELLA CONCILIAZIONE, 18
OBERTI ADRIANO	Adriano Oberti	VIA A. MODIGLIANI 2A
Oberti		
RATESI CRISTINA	Cristina Rati	VIA DI VILLA TOMBARI 16/D

18/06/2013

7

Secondo invio, sostituisce la precedente P.E.C.

----- Original Message -----

From: la Lupus In Fabula - Posta Certificata

To: regione.marche.valutazamb@emarche.it ; regione.marche.protocollogiunta@emar

Sent: Friday, June 14, 2013 1:08 AM

Subject: Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto:Realizzazione del nuovo Svinco

In allegato Osservazioni alla

Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord

Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto

Integrazioni alla documentazione progettuale richieste dal Ministero dell'Ambie

Claudio Orazi

ASSOCIAZIONE LA LUPUS IN FABULA ONLUS

PATENTE DI GUIDA

REPUBBLICA ITALIANA

1. COGNOME

2. CLAUDIO

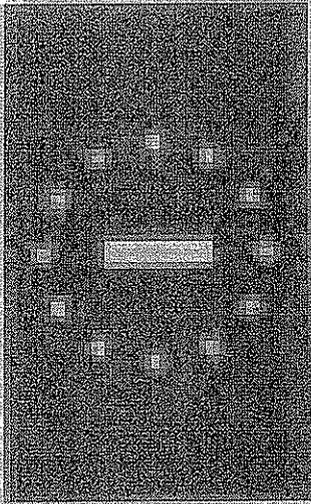
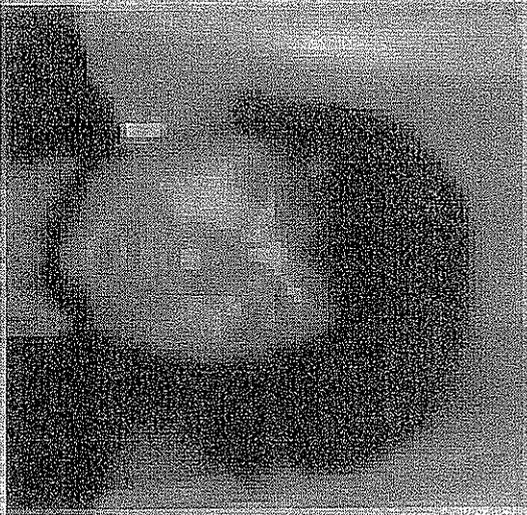
3. 09/12/60 (P.S.)

4. 11/12/2003

4. U.S.P.

4. 09/03/2010

5. DISASTRIN



A B

S.P.A.
VIA S.M. BATTALI 11A
00187 ROMA



la "LUPUS IN FABULA"

Associazione Ambientalista di Volontariato (O.N.L.U.S)

Via Pandolfo III Malatesta, 2 - 61032 FANO (PU)

cod. fisc. 91014060411

D.D.R.M. N. 22/AMB/EA del 1/03/2001

www.lalupusinfabula.it

info@lalupusinfabula.it

Spett.le

Regione Marche, Servizio Territorio Ambiente Energia –
Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali,
Viale Tiziano, 44
60125 Ancona

Oggetto: Osservazioni al nuovo progetto di Nuovo svincolo autostradale Fano Nord, Autostrada A 14 Bologna Bari Taranto – Tratto Cattolica Fano

Oggi il paesaggio non è più percepito come un vuoto da riempire, ma come risorsa economica e come identità culturale e storica di una determinata parte di territorio, da tutelare e difendere per il benessere dei cittadini e delle future generazioni.

Nel caso in questione occorre valutare il rapporto tra utilità economico-sociale del nuovo casello rispetto alla perdita dei valori ambientali espressamente tutelati dal P.R.G. del comune di Fano, dal P.P.A.R. delle Marche, dalla normativa sui siti di Rete Natura 2000 e dal D.P.G.R. Marche n. 668 del 03/02/1981.

La realizzazione di un nuovo svincolo autostradale a Fano Nord (zona Fenile) trovava giustificazione nell'esigenza di trasferire sulla rete autostradale una parte del traffico urbano di collegamento tra i comuni di Fano e di Pesaro.

Purtroppo l'esigenza di togliere dalla rete viaria urbana fanese e dalla strada Statale 16 una parte dei flussi di traffico di attraversamento si scontra con il fatto che il nuovo svincolo autostradale è collocato in un'area che lo stesso comune di Fano trent'anni fa, in accordo con la regione Marche, ha voluto salvaguardare istituendo un vincolo specifico (D.P.G.R. 668 del 03/02/1981 legge 1497) *“al fine di conservare le attuali caratteristiche naturali, presupposto fondamentale per la creazione di un parco fluviale che potrà assicurare il rispetto e la conservazione delle singolarità faunistiche e geomorfologiche del territorio”*.

La Valle dell'Arzilla è nel territorio del comune di Fano ancora la zona meglio conservata sotto il profilo paesaggistico e ambientale, essendo a prevalente carattere agricolo, dove gli elementi costitutivi del paesaggio sono rappresentati da piccoli appezzamenti di terreni separati da filari di alberi e siepi, piccoli boschi collinari o ripariali, alberi sparsi, vigne, e la presenza del corso del torrente Arzilla, tutelato anche come Sito di Importanza Comunitaria.

Le quattro nuove soluzioni progettuali, meno impattanti in termini di consumo del suolo, non risolvono il problema del contrasto della infrastruttura in oggetto con i vincoli esistenti. Dal punto di vista di impatto paesaggistico e di consumo del suolo sarebbe preferibile la soluzione 2 Ottimizzazione 1, ma la nuova viabilità di adduzione al casello si troverebbe all'interno dell'area di rispetto del Fiume Arzilla.

Poiché, ai sensi della normativa vigente (D.Lgs 152/06 art. 21 e 22), ogni Studio di Impatto Ambientale dovrebbe prevedere anche la soluzione “zero”, ovvero la non realizzazione dell'opera, notiamo che questa ipotesi non è adeguatamente approfondita studio in esame.



la "LUPUS IN FABULA"

Associazione Ambientalista di Volontariato (O.N.L.U.S.)

Via Pandolfo III Malatesta, 2 – 61032 FANO (PU)

cod. fisc. 91014060411

D.D.R.M. N. 22/AMB/EA del 1/03/2001

www.lalupusinfabula.it

info@lalupusinfabula.it

Dal momento in cui è stata avanzata la proposta di nuovo casello e inserita nelle previsioni di Piano Regolatore, nonché negli accordi tra il Comune di Fano, Società Autostrade e Regione Marche alcune cose sono cambiate. Parliamo del collegamento viario (c.d. Interquartieri) dal nuovo svincolo autostradale alla strada Statale 16, a nord di Fano, attraverso il quartiere di Gimarra (citato anche a pag. 7 dello Studio di Impatto Ambientale – Chiarimenti e integrazioni).

A causa della sopraggiunta crisi economica, dei tagli dei trasferimenti statali e dei vincoli di bilancio il comune di Fano non realizzerà mai questa nuova strada, per cui il nuovo casello rischia di scaricare flussi di traffico diretti a nord su una rete viaria inadeguata (che sono le strade comunali e provinciali esistenti). In particolare il traffico da e per Pesaro, specialmente quello proveniente dalla parte centro-sud-mare della città di Pesaro e quello della parte centro-nord-mare della città di Fano (macro aree urbane da 1 a 7), troverà conveniente (anche per non pagare il pedaggio) percorrere la viabilità esistente, che per il territorio fanese sarà Via Trave, oppure la SP 45-strada comunale la Galassa, e quindi la SS16.

Il nuovo casello andrà a congestionare delle strade che non hanno caratteristiche sufficienti a sostenere nuovi flussi di traffico, ma nemmeno adatte ad essere ampliate o migliorate. In ambito urbano chi soffrirà maggiormente degli effetti dell'inquinamento acustico e atmosferico saranno gli abitanti dei quartieri Trave, Paleotta e Fanfani.

Per quanto concerne invece i flussi di attraversamento del centro urbano di Fano le nuove bretelle in progetto, rientranti fra le opere compensative, che collegheranno la S.P. Orcianense e la S.P. 45 (dalla Fraz. di Tombaccia alla Fraz. Belgatto) saranno sufficienti per deviare esternamente al centro più densamente abitato i flussi di traffico provenienti dalle zone interne (attraverso la SS Flaminia e Superstrada).

Riteniamo pertanto che il nuovo casello di Fano Nord, non debba essere realizzato perché non adeguatamente servito da infrastrutture viarie in grado di scaricare i nuovi flussi di traffico fuori dei centri abitati, su una viabilità sufficiente a sostenerli.

La sottoscritta Associazione chiede che la Regione Marche e il Ministero dell'Ambiente esprimano un parere contrario al progetto di Società Autostrade per l'Italia Spa del nuovo Casello di Fano Nord a causa del significativo impatto ambientale arrecato dall'opera, sia in termini paesaggistici che di notevole aggravio dei pericoli legati all'incremento del traffico su infrastrutture viarie inadeguate.

Distinti saluti.

Fano, 03/02/2013

L'Associazione
La Lupus in Fabula Onlus

Il V. Presidente
Claudio Orazi

Regione Marche - Giunta Regionale
A00: Registro Unico delle Giunta Regionale

072131623

0411084/19/06/2013
R MARCHE/GRM/VAA/A
400.130.10/2010/VAA 08/224

TELEFAX
CINQUE DI PESARO E URBINO

Servizio II Suolo, Attività Estrattive, Acque Pubbliche, Servizi Pubblici Locali
Viale Gramsci, 7 - 61121 PESARO
Tel. 0721/3591
Fax 0721/31623

8

Ufficio: _____

Pesaro, 14 giugno 2013

DESTINATARIO: Spett. REGIONE MARCHE Servizio infrastrutture e Trasporti
P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali

Alla cortese attenzione di: Dott. Arch. Velia Cremonesi
Numero telefax 071/806.3012

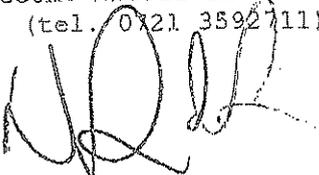
COMUNICAZIONE

Oggetto: Legge n.241/90, art.14 e seg.; D.Lgs n.152/2006 artt.23 e 25 c. 2;
L.R. 3/2012 art.23 "Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord,
comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alle
viabilità ordinaria", Conferenza dei Servizi indetta per il giorno
18 giugno p.v..
Ente proponente: Soc. Autostrade per l'Italia S.p.a.

Con riferimento alla Conferenza dei Servizi indetta per martedì 18 giugno
2013, riguardante il progetto per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano
Nord, si invia copia del parere di questo Servizio.

Cordiali saluti.

Geom. Nicola Introcasso
(tel. 0721 3592711)



Pagine trasmesse, compresa la presente n° 3
Nel caso in cui i fogli trasmessi risultino illeggibili o incompleti si prega di contattare telefonicamente il seguente
numero 0721 359.2711. - *cto*

0721 359 2701

072131623



Provincia
di Pesaro e Urbino

SERVIZIO 11

SUOLO - ATTIVITÀ ESTRATTIVE - ACQUE PUBBLICHE - SERVIZI
PUBBLICI LOCALI - TUTELA E GESTIONE DELLA FAUNA SELVATICA

14 GIU. 2013

PROT. N. 47463 ALLEGATI _____

PESARO, _____

RISPOSTA AL FOGLIO N. _____

DEI _____

TITOLO _____ CAT. _____ FASCICOLO _____

Alla REGIONE MARCHE
P.F. Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali
Via Tiziano, 44
60125 ANCONA

Parere 749 /arz.

OGGETTO: Legge n.241/90, art.14 e seg.; D.Lgs n.152/2006 artt.23 e 25 c. 2; L.R. 3/2012 art.23
Contributo istruttorio nell'ambito della procedura di VIA nazionale per la
"Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di
stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".
Soc. Autostrade per l'Italia S.p.a.
Rif. Prot. 0304711 del 13/05/2013 VAA/P.

Con riferimento al progetto per la "Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria" oggetto della Conferenza dei Servizi indetta per il giorno 18 giugno p.v..

Preso atto che nell'ambito delle opere compensative, segnatamente per quanto attiene lo svincolo trattato in questa sede, è prevista la formazione di una difesa radente in sinistra idrografica del Fiume Arzilla, in corrispondenza del meandro posto a monte dell'intersezione con l'infrastruttura stradale.

Vista la nota dell'Autorità di Bacino 0296647 del 09/05/2013, con la quale sono state fornite alcune indicazioni circa la tipologia e l'entità della citata difesa, alla quale è seguito apposito riscontro da parte della Società proponente.

Considerato che la sponda in argomento, stante quanto appreso, risulterebbe soggetta ad erosione e pertanto, vista la contiguità con il rilevato stradale, è auspicabile la realizzazione dell'opera di difesa.

Considerato altresì che viene proposta la formazione di una scogliera con massi da 1,4 t, avente uno sviluppo lineare di circa 136 m, ed una massicciata con spessore alla base di 7,00 m circa.

Visto il T.U. 25/07/1904 n. 523 e il R.D. 1688 del 19/11/1921 "Norme di Polizia Idraulica";

Visto il Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004.

Considerato inoltre che l'opera proposta rientra tra gli interventi contemplati all'art. 7 comma 6 lett. a) delle N.A. del PAI.

072131623

Provincia
di Pesaro e UrbinoSERVIZIO 11
SUOLO - ATTIVITÀ ESTRATTIVE - ACQUE PUBBLICHE - SERVIZI
PUBBLICI LOCALI - TUTELA E GESTIONE DELLA FAUNA SELVATICA

Il sottoscritto Dirigente del Servizio 11 Suolo, Attività Estrattive, Acque Pubbliche, Servizi Pubblici Locali, Tutela e Gestione della Fauna Selvatica, esprime ~~preliminare~~ ~~parere favorevole~~, per quanto di competenza, sotto il profilo idraulico, fatti salvi ed impregiudicati i diritti dei terzi siano essi pubblici che privati, circa la formazione, nell'ambito dei lavori per la realizzazione del nuovo svincolo "Fano Nord", di una difesa radente in sinistra idrografica del Fiume Arzilla, in corrispondenza del meandro posto a monte dell'intersezione con l'infrastruttura stradale, con l'osservanza delle seguenti condizioni:

- l'intervento resta subordinato al rilascio dell'Autorizzazione prevista all'art. 93 del R.D. 523/1904, in detta sede dovrà essere dato riscontro, con gli opportuni approfondimenti, circa le indicazioni contenute nella nota dell'Autorità di Bacino 0296647 del 09/05/2013;
- le opere di difesa non dovranno costituire riduzione della sezione utile di deflusso;
- l'intervento di riprofilatura, da attuarsi sull'opposta sponda in destra idrografica, dovrà essere contenuta all'interno dell'alveo del Fiume Arzilla così come catastalmente rappresentato.

Per quanto attiene infine, l'area di deposito AD01, si prende atto che la Società richiedente ha in corso l'attività di studio atta ad individuare e risolvere eventuali criticità sul Rio Brettino, propedeutiche alla definitiva sistemazione del tratto interessato, per la quale si resta in attesa di ottenere gli opportuni riscontri, riservandosi, anche in questo caso, le valutazioni finalizzate al rilascio dell'autorizzazione prescritta all'art. 93 del R.D. 523/1904.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio
(Geom. Nicola Introcaso)

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(Dott. Arch. Stefano Gattoni)

0411101 | 19/06/2013
R MARCHE | GRM | VAA | A
400.130.10/2010/VAA 08/224



COMUNE DI FANO

PROVINCIA DI PESARO E URBINO
SERVIZI LAVORI PUBBLICI ED URBANISTICA

p.g. 44559
Anticipata Via FAX 071/8063012

Alla REGIONE MARCHE
Giunta Regionale
Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia
**Posizione di Funzione Valutazioni
ed Autorizzazioni Ambientali**

via Tiziano, 44
60125 ANCONA

Fano, 17.06.2013

Oggetto: **Contributo istruttorio nell'ambito della procedura di V.I.A. - ai sensi dell'art. 14, Legge 241/90 e seg.; D. Lgs. n. 152/2006 artt. 23 e 25, c.2; L.R. 3/2012 art. 2. da allegare alla conferenza di servizi indetta per il giorno 18.06.2013. Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria.**

In relazione a quanto pervenuto con nota R_MARCHEGRM/VAA/P 400.130.10/2010/VAA_08/224 del 13/05/2013 prot. 0304711, avendo preso atto di quanto integrato dalla soc. Autostrade per l'Italia, si precisa quanto segue:

- Visto quanto prescritto nella Conferenza dei Servizi del progetto di adeguamento alla 3° corsia del tratto Cattolica - Fano (che si è tenuta nelle sessioni del 19.05.06, 23.06.06 e 7.07.06), con la quale è stato autorizzato la realizzazione delle opere relative all'ampliamento alla 3° corsia, inserendo la richiesta di alcune opere compensative, con particolare riferimento alla realizzazione delle nuove Bretelle e svincoli indicate nella Delibera Regionale n°735 del 19/06/06 (fra cui il citato svincolo);
- Tenuto conto che tali approfondimenti ed integrazioni, pur con alcune modifiche progettuali, rispettano sostanzialmente l'esito della conferenza di Servizi di cui sopra;
- Atteso che si conferma, per il rispetto della CONFORMITA' E DELLA LEGITTIMITA' degli atti, la necessità dello svincolo di Fano Nord;
- Qualora non fosse possibile autorizzare quanto negli atti depositati, sarà comunque necessario eventualmente approfondire una soluzione alternativa così come già esaminato e prospettato dalla Soc. Autostrade per l'Italia.

Il Dirigente
Arch. Adriano Giangolini

Il Sindaco
Stefano Aguzzi



07213999759

10.10.10/VAA 365
10
ARPAM

 AGENZIA
REGIONALE
PER LA PROTEZIONE
AMBIENTALE
DELLE MARCHE

 Dipartimento Provinciale di Pesaro – Direzione
Via Barsanti n. 8 - 61100 Pesaro
Cod. Fisc. / Part.IVA 01588450427
Tel. 0721/3999714 - Fax 0721/3999759
E-mail - claudio.pizzagalli@ambiente.marche.it
www.arpam.marche.it

Rif. a nota prot. n. 468393/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 02/07/2012 e a nota prot. n.304711/
R_MARCHE/GRM/VAA/P del 13/05/2013 della Regione Marche

ARPAM
 Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche
 Registro Unico ARPAM

 0022970 | 18/06/2013
 ARPAM | DDPU | P
 110.10.10

Regione Marche – Giunta Regionale
 A00: Registro Unico della Giunta Regionale

 0411063 | 19/06/2013
 R_MARCHE | GRM | VAA | A
 400.130.10/2010/VAA 08/224

 Alla Regione Marche
 Servizio Ambiente e Paesaggio
 P.F. Valutazioni ed
 Autorizzazioni Ambientali
 Via Tiziano, 44
 60125 Ancona
 c.a. Dott. Geol. David Piccinini

Oggetto: Legge n. 241/90, art. 14 e seg.; D.Lgs n. 152/2006 artt. 23 e 25, c. 2, L.R. n. 3/2012 art. 23. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.

Proponente: Società Autostrade per l'Italia SpA. Progetto: "Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".

In relazione alla procedura in oggetto, a seguito dello studio della documentazione pervenuta in data 16/07/2012 prot. n. 28540/ARPAM/DDPU/A, e della documentazione integrativa pervenuta in data 14/05/2013 prot. n. 17920/ARPAM/DDPU/A si esprimono le seguenti considerazioni per le diverse matrici ambientali:

Acque:

Il progetto presentato comporta lo scarico di acque reflue nel torrente Arzilla, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio dell'opera.

In fase di cantiere le acque reflue industriali, così come dichiarato dal proponente, sono prodotte dal lavaggio dei mezzi meccanici in genere, dal lavaggio delle autobetoniere, degli autocarri, carrozzerie e ruote, dal lavaggio delle pavimentazioni esterne adibite a deposito materiali inquinanti e dalle acque di prima pioggia ricadenti sulle aree di rifornimento carburante (art. 42 delle NTA del PTA).

In fase di esercizio, va valutato il carico inquinante generato dal dilavamento ad opera delle acque meteoriche che ricadono nell'area del casello e parcheggio e delle rampe.

Lo studio degli impatti ambientale presentato, relativo alla qualità delle acque del corso d'acqua del torrente Arzilla, presentava unicamente un quadro descrittivo dell'attuale stato di qualità ambientale del corso d'acqua, sulla base dei dati del 2009 di monitoraggio ARPAM e delle campagne di monitoraggio legate ai lavori di realizzazione della 3° corsia dell'A14. I dati concordano nel fornire un quadro ambientale molto alterato, con uno stato ambientale di classe "scadente".

In considerazione di quanto sopra esposto, vista la qualità delle acque del torrente Arzilla che si presenta già fortemente compromessa, questo Servizio aveva richiesto al proponente la

07213999759

presentazione di uno studio previsionale d'impatto ambientale per detti scarichi, in relazione al raggiungimento degli obiettivi di qualità per il torrente Arzilla, previsti dal nuovo Piano Regionale di Tutela delle Acque.

Il proponente non ha presentato la documentazione integrativa richiesta, adducendo motivazioni generiche e non supportate da dati tecnici.

Veniva anche richiesta una cartografia in scala idonea con l'indicazione delle linee di raccolta e collettamento delle acque reflue e i relativi punti di scarico nei recettori terminali e la dichiarazione della distanza di tali punti di scarico da opere di captazione o derivazione pubblica di acque ad uso potabile. Entrambe le richieste non sono state soddisfatte e non è stata fornita alcuna motivazione al riguardo.

Per ciò che riguarda la richiesta specifica di chiarimento circa i sistemi depurativi adottati per lo scarico delle acque reflue domestiche prodotte in fase di cantiere, il proponente dichiara che non ci saranno scarichi di acque reflue domestiche in corso d'acqua superficiale, senza peraltro precisare il recapito terminale delle stesse.

Considerato quanto sopra esposto, in mancanza dello studio previsionale d'impatto ambientale e della documentazione da noi richiesta, questo Servizio si trova nell'impossibilità di esprimere le opportune considerazioni in merito all'impatto ambientale prevedibile per il progetto presentato, per cui rimanda all'autonoma valutazione dell'Autorità Competente.

Si ritiene infine che, vista la mancanza di informazioni utili alla formulazione di osservazioni sull'impatto ambientale, la realizzazione di un monitoraggio ambientale del corso d'acqua interessati al progetto, in fase di cantiere e in fase di esercizio dell'opera, potrebbe in parte assicurare un controllo sulla qualità delle acque considerate, e la possibilità di intervenire qualora si individuassero eventuali criticità.

In ultimo si precisa che gli scarichi di acque reflue industriali prodotti durante la fase di cantiere sopra elencati, dovranno essere autorizzati dall'Autorità competente (Provincia) per l'intero periodo di durata dei lavori.

Aria:

La ditta presenta, in allegato alle integrazioni, "Relazione progettuale e ambientale del nuovo svincolo ottimizzato", in cui viene presentato un progetto ottimizzato con modifiche rispetto a quello originario per cui erano state richieste integrazioni. Viene presentato un aggiornamento delle analisi ambientali; per quel che riguarda la matrice Atmosfera, viene affermato che "sono confermati gli esiti delle analisi sviluppate nel SIA, integrate dalle elaborazioni aggiuntive riportate nell'elaborato integrativo MAM101" in quanto la modifica progettuale non comporta modifiche di traffico, né lo spostamento del piazzale risulta significativo ai fini dell'inquinamento atmosferico.

La ditta ha prodotto una documentazione integrativa che non colma le lacune rilevate nello studio iniziale e non soddisfa le richieste avanzate.

Per quanto riguarda la situazione attuale della qualità dell'aria, non vengono analizzati (ma solo riportati) i dati PM_{2,5}, rilevati sia nella stazione di Autostrade per l'Italia, sia in quella di Via Scarpellini.

Rispetto alla criticità del quadro attuale di qualità dell'aria da noi avanzato, la ditta si limita a giustificare i valori riscontrati al 2011 e al 2012 nella centralina fissa di Autostrade per l'Italia, ipotizzando un contributo di "fondo elevato" e pari a quello rilevato nelle stazioni di Via Scarpellini e Marotta le quali, a loro volta, registrano valori di fondo legati anche alla A14 (e all'inquinamento cittadini), pertanto sovrastimato per la zona di Fenile, al quale somma il contributo stimato della A14 (tramite modelli), mentre la differenza viene attribuita al cantiere in corso.

Premesso che la necessità di calcoli non ci sarebbe stata se la stazione fosse stata montata in Ante Operam, si conferma la criticità della zona anche come valore medio annuo previsto. Il numero dei superamenti conferma ancor più tale criticità: se infatti si ragiona in modo analogo occorre partire dai superamenti "di fondo" di Via Scarpellini e Marotta, che sono già superiori o assai vicino ai

07213999759

limiti, aggiungendo poi un "contributo" del traffico sulla A14 e infine anche gli ulteriori innalzamenti dovuti alle attività di cantiere. Vengono riportati i dati della stazione di monitoraggio di Autostrade e delle centraline della rete fissa per l'anno 2011 e 2012; vengono considerati i principali PM10 ed NO2, vengono analizzate le medie annue e per il PM10 vengono analizzati i superamenti. La differenza tra i superamenti degli anni considerati, viene giustificata con "specifiche condizioni locali, in particolare al risollevarimento da polveri dagli estesi campi presso i quali è installata la centralina stessa".

Si fa osservare per inciso che, come peraltro da noi già comunicato, si ammettono i superamenti dei limiti di qualità dell'aria dovuti ai cantieri in corso, in particolare per le PM10, media annua e superamenti dei limiti giornalieri, mentre per NO2 (anno 2011) si attribuisce il superamento alla A14. Questo Servizio ritiene comunque che il contributo della A14 sia sottostimato; premesso che la necessità di calcoli non ci sarebbe stata se la stazione fosse stata montata in Ante Operam, come già sopra riportato, i rilevamenti post operam dovrebbero far chiarezza su questo punto. Anche riguardo i superamenti PM10, che non vengono analizzati rispetto al traffico A14, questo Servizio ha qualche perplessità sulla attribuzione complessiva ai lavori. Da quanto abbiamo capito, la ditta conclude questo aspetto considerando la qualità dell'aria valutata senza i lavori attualmente vicini al termine e verificando un superamento dei limiti per NO2, mentre ipotizza un rispetto dei limiti per le PM10, media annua e numero di superamenti.

La ditta ha prodotto i due scenari richiesti (programmatico e progettuale alla data di entrata in funzione dell'opera 2015). Vengono forniti solamente i risultati finali, che vengono valutati parzialmente affermando che le emissioni degli scenari progettuali sono sempre inferiori a quelli degli scenari programmatici. Vengono altresì forniti i grafici delle elaborazioni modellistiche, limitate allo scenario estivo (non risultano riportate quelle dello scenario neutro). Nelle valutazioni modellistiche riportate, a parità di parco veicolare, si osservano riduzioni fino a 0,40 circa $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM10 e circa 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ di NO2 (sui valori annui) nelle zone urbane attualmente trafficate ed aumenti del tutto paragonabili presso la A14, il nuovo svincolo e strade collegate ed alcune opere compensative. Le prime zone sono presumibilmente più abitate.

Non sono state fornite risposte, invece, alle nostre osservazioni riguardo alle stime del parco veicolare, dei flussi emissivi parziali ed anche dei dati di traffico al 2015.

È doveroso far notare che, in conseguenza di quanto argomentato dalla stessa ditta, riguardo all'ammissione di criticità per superamento attuale dei limiti per gli NO2 (in particolare anno 2011 attribuito alla A149 e per le PM10 (attribuito per lo più alla cantierizzazione), gli incrementi, seppure non cospicui (ma comunque dell'ordine di $2\mu\text{g}/\text{m}^3$ per NO2 come sopra detto), potrebbero essere decisivi per superare i limiti, se la riduzione delle emissioni per miglioramento del parco non fosse superiore a questi incrementi.

Non essendo state fornite integrazioni in proposito, resta valido quanto già riportato riguardo l'applicazione di modelli diffusionali e i ricettori sensibili.

Riguardo alle emissioni derivanti dalla fase di cantiere delle opere, la ditta ha fornito solamente una piccola parte dei chiarimenti richiesti (solamente sulle mitigazioni); non ha quindi spiegato completamente come vengono fatti i calcoli e quali dati di base vengono assunti; non ha inoltre valutato i risultati riferiti ai ricettori ed al totale dei contributi presenti. Si ribadisce, quindi, quanto già riportato nella nostra nota di richiesta di integrazioni. Inoltre, da calcoli da noi effettuati, risulta che sono stati notevolmente sottostimati alcuni dati di flusso emissivo (in particolare per traffico su strade non pavimentate e movimentazione terre).

La ditta, a parziale risposta al nostro quesito, specifica che i calcoli effettuati non comprendono misure di mitigazione; vengono previsti velocità massime di 30 km/h sulle piste, il lavaggio degli pneumatici in uscita all'inserimento sulla viabilità ordinaria, autocarri chiusi e bagnatura "costante" delle piste e strade, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati. Altre misure descritte sono generiche e rimandate ad una fase successiva "autorizzativa".

07213999759

Secondo quanto affermato dalla ditta i contributi (di PM10) sono complessivamente di piccola entità (più elevati solo per i valori giornalieri massimi per il fronte avanzamento che è "temporaneo"); se si aggiunge la riduzione per le mitigazioni previste, si otterrebbero valori assai limitati. Ci si chiede come questo sia congruente con l'asserito contributo della fase di cantiere A14, stimato dalla ditta in ben $4-5\mu\text{g}/\text{m}^3$ sulla media annua (che non era prevista nel vecchio studio 3° corsia).

A giudizio di questo Servizio, quindi, si rischia di avere un contributo di PM10 dalla fase di cantiere che potrebbe far superare i limiti di PM10, come già successo per la 3° corsia. Di conseguenza, ove il progetto venisse approvato, dovrebbero essere previste assolute misure di mitigazione anche per questa fase.

Per quanto riguarda il piano di monitoraggio, vengono riportate le principali considerazioni, che si condividono sia per la fase ante operam, corso d'opera sia per il post operam in corrispondenza dei recettori sensibili individuati, sia per la durata, per i parametri misurati e le metodiche applicate; sarebbe opportuno che le rilevazioni consentano la distinzione tra orari lavorativi e non lavorativi, ove non in modalità oraria. I risultati delle indagini dovranno essere inviati al sindaco e all'autorità competente per le rispettive competenze, in particolare quest'ultima valuterà la congruità delle misure di mitigazione adottate fino a quel momento. Nel caso in cui emergessero problemi attribuibili espressamente all'attività in oggetto o comunque riconducibili anche a questa, quale un riscontro oggettivo del superamento dei limiti previsti dalla normativa per gli inquinanti monitorati, le autorità competenti a norma di legge potranno prescrivere aggiuntivi accorgimenti e precauzioni al fine di limitare ulteriormente il contributo specifico all'inquinamento atmosferico che la ditta si dovrebbe impegnare ad adottare (tra cui eventuale rigorosa disciplina dell'attività in funzione delle condizioni meteo climatiche più sfavorevoli).

In conclusione questo Servizio ha espresso tutte le valutazioni effettuabili in base ai dati e alle integrazioni fornite, che non si ritengono esaustive.

Nel caso l'A.C. ritenesse di ripetere applicazioni modellistiche, dovrà tener conto che, come noto, l'ARPAM non ne è dotata. Valuti quindi la Regione quanto già esposto.

Nel caso ritenga di approvare l'opera, questo Servizio è dell'opinione che debbano essere adottate tutte le misure di mitigazione utilizzabili ed aggiuntive, che mirino a contenere il contenuto di limo delle piste (rinnovo delle stesse, aspirazione...), a limitare la diffusione di polveri (bagnatura con acqua secondo le frequenze maggiori indicate nella tabella 10 (pag.30) delle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" redatte dalla Provincia di Firenze, se non utilizzo di trattamento chimico o asfaltatura, limitazione della velocità a 15 km/h, copertura e bagnatura dei cumuli contenenti sabbie e limo.

Rifiuti/Suolo:

In relazione alla documentazione fornita, considerate le competenze dell'ARPAM così come definite dalla L.R. 60/97, per quanto attiene alle tematiche del Servizio Rifiuti-Suolo, si ritiene che i temi di rilievo siano rappresentati dalla gestione delle terre da scavo.

A tale proposito, si prende atto senza rilievi della Relazione di Gestione delle Terre, ove tale tematica è trattata in modo esauriente ed aggiornato.

Radiazioni/Rumore:

In merito alle matrici rumore e vibrazioni dello studio di impatto ambientale redatto dalla società SPEA per la realizzazione del nuovo svincolo ottimizzato di Fano Nord nel Comune di Fano, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria, si osserva quanto segue:

AGJ

07213999759

- Lo studio acustico è stato redatto secondo quanto previsto dal D.P.R. 30/03/2004 n. 142 "Disposizione per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della legge 26 ottobre 1995 n. 447".
- La verifica della concorsualità al fine di valutare le percentuali dell'attività di mitigazione da ascrivere alle diverse sorgenti sonore insistenti in un punto è stata condotta in modo conforme a quanto previsto dall'allegato 4 del DM. 29/11/2000.
- Le rilevazioni fonometriche, finalizzate alla caratterizzazione del clima acustico esistente e alla taratura del modello previsionale, effettuate in cinque postazioni di misura nel Comune di Fano, sono state eseguite in modo conforme a quanto previsto dall'Allegato C punto 2 del DM 16/03/1998 relativamente alla metodologia di misura del rumore stradale.
- Si concorda con la scelta di utilizzare il modello previsionale SoundPlan con implementato lo standard di calcolo ufficiale francese NMPB-96, indicato nel Decreto Legislativo 194/2005. E' inoltre condivisibile la scelta di utilizzare, nella previsione di impatto acustico, il traffico atteso per l'anno 2030 relativamente allo scenario progettuale più critico, ovvero quello estivo.
- Si concorda con la scelta di considerare fra gli ambienti abitativi anche gli edifici industriali, limitando lo studio di impatto acustico al periodo diurno per i recettori quali scuole, edifici industriali o commerciali, ristoranti. Si prende atto tuttavia che, nell'ambito dello studio, sono stati individuati 53 edifici, tutti residenziali, di cui tre non abitati, e nessun edificio scolastico.
- Dai risultati delle nuove simulazioni riferite ad ogni ricettore (abitato e non abitato) sono stati evidenziati superamenti dei limiti presso quattro recettori (identificati dai n. 68, 69, 81, 87) di cui, per uno (n. 68) in entrambi i periodi di riferimento diurno e notturno, mentre per gli altri solamente nel periodo notturno. Le misure di mitigazione al rumore, in fase di esercizio dell'infrastruttura, sono state individuate nella localizzazione di barriere antirumore.
Nel nuovo studio acustico viene confermata la realizzazione della barriera B1001 a protezione dell'edificio 81, e della barriera B1002 a protezione dell'edificio 87. In seguito all'applicazione di tali interventi di mitigazione i risultati delle simulazioni evidenziano il rispetto dei limiti presso i suddetti recettori anche nel periodo notturno. Per gli edifici 68 e 69, invece, non sono stati previsti interventi di mitigazione in quanto gli edifici sono in condizioni di totale abbandono. Qualora detti edifici fossero nuovamente abitabili, la Società Autostrade dovrà mettere in atto provvedimenti di riduzione del rumore per rientrare nei limiti di legge. Inoltre viene confermata la realizzazione della barriera B1005 a protezione dell'edificio 75 per il quale tuttavia non si evidenzia il superamento dei limiti. La barriera B1006, che nel precedente studio era prevista a protezione dell'edificio 70, non è più necessaria a causa della modifica del nuovo progetto. Vi sono tuttavia dei recettori (come ad esempio quello codificato con il n. 64) dove i valori previsti dalla simulazione, in particolare nel periodo notturno, non superano i limiti previsti ma differiscono da essi solo per qualche decimo di dB(A). Per tali recettori, come indicato in seguito, sarà opportuno eseguire una valutazione di impatto acustico post operam.
- Dal nuovo studio sulle vibrazioni risulta che gli edifici potenzialmente esposti al disturbo da vibrazioni durante la fase di corso d'opera sono quelli posti a distanza inferiore a 30 metri dalle aree di lavoro e sono diventati cinque (n. 84, 86, 114, 115, 116) anziché gli otto del primo progetto a causa delle modifiche apportate alla localizzazione del piazzale di esazione.

Pertanto, alla luce di quanto sopra esposto, questo Servizio ritiene necessario proporre le seguenti prescrizioni al fine di poter verificare nel post operam il completo rispetto di quanto previsto dalla normativa:

- Dal momento che la fase di cantiere comporterà un impatto acustico rilevante per gli edifici limitrofi, la Società Autostrade dovrà fare ricorso a modalità operative di gestione del cantiere stesso, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico prodotto e, se necessario, dovrà utilizzare anche barriere acustiche temporanee per attenuare la componente del rumore.

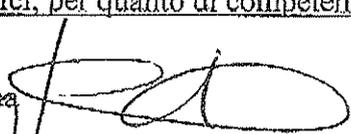
07213999759

- Qualora l'utilizzo di barriere non fosse sufficiente per il rispetto dei limiti, l'utilizzo di macchinari rumorosi all'interno del cantiere può ottenere apposita autorizzazione da parte dei Comuni interessati, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art.6 comma 1 lettera h della L.447/95 ed Art.16 della legge Regionale n.28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida delle LR n.28/2001, emanate con delibera della G.R. n.896 AM/TAM del 24/06/2003 e pubblicate sul BUR n.62 del 11/07/03.
- Dal momento che la fase di cantiere potrà comportare un impatto vibrazionale rilevante per gli edifici limitrofi, la Società Autostrade dovrà fare ricorso a modalità operative di gestione del cantiere stesso, volte a contenere per quanto possibile le vibrazioni e, soprattutto nei casi in cui la tipologia strutturale dell'edificio e le condizioni dello stesso implicino particolari attenzioni, dovrà provvedere, durante le fasi di lavorazione più critiche, all'applicazione di estensimetri ed all'esecuzione di monitoraggi vibrometrici.
- In considerazione di quanto sopra si chiede alla Società Autostrade, una volta realizzata l'opera in oggetto, di presentare uno studio acustico post operam, redatto da un tecnico competente in acustica. Dovranno essere eseguiti rilievi fonometrici secondo le seguenti indicazioni: prendendo in esame 2 recettori per i quali sono rispettati i limiti di legge con e senza interventi di mitigazione e 2 recettori per i quali sono rispettati i limiti di legge senza interventi di mitigazione (rilievi in esterno di durata settimanale in conformità al DM 16/03/98).
- A partire da questi dati sperimentali dovranno quindi essere eseguite stime previsionali mediante adeguato modello previsionale su tutti i recettori già individuati, al fine di verificare la correttezza di quanto previsto ed in particolare l'efficacia delle opere di mitigazione preventivate nello studio acustico già presentato.

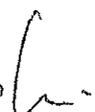
In riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale si ritiene idonea la documentazione prodotta.

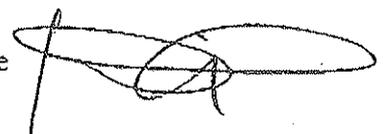
Rimanendo a disposizione per ogni eventuale chiarimento si porgono cordiali saluti.

Servizi tematici, per quanto di competenza:

Servizio Acqua 

Servizio Aria 

Servizio Rifiuti/Suolo 

Servizio Radiazioni/Rumore 

Il Direttore di Dipartimento
(Dott. Claudio Pizzagalli)





AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE
IL SEGRETARIO GENERALE

Prot. n. 0236647/03/05/2013/R-MARCHE

IGRM DDS/P

(SCARICATO DA ALFO)

MA

Prot. n.

Regione Marche - Giunta Regionale
R00: Registro Unico della Giunta Regionale

0296647 | 09/05/2013
R_MARCHE | GRM | DDS | P

P.F. VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI
AMBIENTALI
SEDE

AUTOSTRADE PER L'ITALIA S.P.A.
Via Bergamini, n. 50 - 00159 ROMA

REGIONE MARCHE - GIUNTA REGIONALE
Servizi INFRASTRUTTURE, TRASPORTI ED ENERGIA
P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
09 MAG. 2013 *
AVVENUTO

e p.c.

PROVINCIA DI PESARO E URBINO
SERVIZIO 11 - Suolo - Attività Estrattive -
Acque Pubbliche - Servizi Pubblici Locali -
Tutela e Gestione della Fauna Selvatica
V.le Gramsci, 7 - 61121 Pesaro

OGGETTO:

progetto di "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di Piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria", di Autostrade per l'Italia S.p.A.
Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale di competenza statale.
Valutazioni e contributo tecnico a seguito delle richieste della Commissione Tecnica di Verifica VIA del Ministero dell'Ambiente.

25-5-2013
100.130.10
x V.C.
Zf

Con nota prot. 0226704/11/04/2013/R_MARCHE|IGRM|VAA|P, la P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali (P.F. VAA nel seguito) trasmetteva la nota del Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di VIA del Ministero dell'Ambiente (lettera 373 del 30/01/2013), nella quale è richiamato il coinvolgimento dell'Autorità di bacino per alcuni temi specifici relativi al reticolo idrografico (punti 3 e 14).

Con riferimento a quanto chiesto si evidenzia che:

- a) lo svincolo Fano Nord e relative strade di collegamento alla viabilità ordinaria non interessano aree mappate nel Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della scrivente Autorità e non si hanno segnalazioni di criticità idrogeologica;
- b) in prossimità dell'area di deposito AD01, che comunque non interessa aree mappate nel PAI, è invece segnalata la presenza di una criticità sul fosso ivi presente (rilevata nel Rilievo critico del Reticolo Idrografico minore della Regione Marche), in

Via Palestro, 10 - 60122 Ancona
Tel. 071/806.7328 - Fax 071/806.7340
e-mail: servizio.autorita.bacino@regione.marche.it

MA



corrispondenza dell'attraversamento stradale a monte. Nella nostra nota prot. 637942 del 18/09/2012, con il quale era stato rilasciato il contributo istruttorio alla P.F. VAA in merito alla realizzazione dello svincolo di Fano Nord e delle opere compensative in Comune di Fano, era stata evidenziata tale criticità e la necessità di approfondire la situazione segnalata, prevedendo gli interventi di mitigazione eventualmente necessari. Tale indicazione è nuovamente richiamata nel contributo istruttorio conclusivo rilasciato con nota prot. 054408/28/01/2013|R_MARCHE|GRM|DDS|P.

Per quanto riguarda la previsione di una difesa spondale in sinistra idrografica del Torrente Arzilla, nel punto ove l'alveo si avvicina al tracciato autostradale, si rappresenta che:

- la zona interessata è situata al limite dell'area inondabile mappata nel PAI con codice E-04-0007 (classificata a rischio RT);
- le norme del PAI (art. 7, comma 6, lett. a) prevedono che sono consentiti interventi volti alla messa in sicurezza delle aree a rischio, compresi tra gli interventi previsti in programmi per la difesa del suolo o coerenti con le finalità del PAI; tali interventi, redatti secondo i contenuti e principi della Circolare della Regione Marche n.1 del 23/01/1997 e degli indirizzi di cui all'allegato A alle norme del PAI, sono eseguiti previo parere vincolante dell'Autorità idraulica (competente Ufficio dell'Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino) e non è richiesto il rilascio di un parere da parte dell'Autorità di bacino;
- precedentemente non si era a conoscenza di situazioni di criticità nel tratto in esame;
- a seguito dell'incontro avvenuto il primo marzo con i tecnici di Società Autostrade, nel corso del quale erano state evidenziate le richieste della Commissione Tecnica di VIA, successivamente trasmesse formalmente dalla P.F. VAA, nella zona in questione è stato effettuato un sopralluogo da parte dei funzionari del Presidio di Pesaro dell'Autorità di bacino, in data 22/03/2013; nel corso del sopralluogo è stato riscontrato che:
 - o nel punto dove è prevista la difesa spondale l'alveo del Torrente Arzilla lambisce un terrazzo del III ordine, sul quale è posto il tracciato autostradale, erodendone la base;
 - o l'erosione interessa la base della scarpata, che presenta un'altezza di circa 7-10 m rispetto all'alveo ed è molto acclive, determinando l'arretramento e il denudamento della stessa su un fronte di circa 15-20 m;
 - o il ciglio della scarpata, posto nel punto più vicino a circa 1,0-1,5 m dalla recinzione che delimita la pertinenza autostradale, mostrava segni di cedimenti in atto;
 - o la scarpata del terrazzo appare costituita da depositi sabbiosi e limosi e i depositi alluvionali presenti in alveo sono costituiti essenzialmente da sedimenti sabbioso-limosi e limosi;
 - o l'erosione è favorita, oltre che dalla conformazione dell'alveo (tratto esterno di un meandro), dalla presenza di alcune essenze arboree in alveo con accumulo di detrito vegetale e da alcuni cedimenti sulla sponda opposta, posta a minor quota, che favoriscono il restringimento della sezione di deflusso e lo sviluppo di maggiori turbolenze;
 - o nel tratto immediatamente a monte si notano alcuni cedimenti delle sponde, aventi altezze di pochi metri, in particolare dove non protette dalla vegetazione, e alcune piante cadute in alveo, mostrando una dinamica fluviale in evoluzione;
 - o attualmente non è presente un rischio per il tracciato autostradale nel un breve orizzonte temporale, ma in assenza di interventi di difesa della scarpata dall'erosione del T. Arzilla è molto probabile un ulteriore arretramento della stessa con progressivo avvicinamento nel tempo al tracciato;



AUTORITÀ DI BACINO REGIONALE
IL SEGRETARIO GENERALE

- dal sopralluogo eseguito appare opportuno un intervento di manutenzione dell'alveo e difesa spondale, per la salvaguardia nel medio-lungo periodo del tracciato autostradale e delle relative pertinenze.

Pertanto, la previsione di una difesa spondale è coerente con le finalità del PAI e per la realizzazione della stessa va acquisito il parere vincolante dell'Autorità Idraulica (competente Ufficio dell'Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino, in indirizzo) ai sensi dell'art. 7, comma 6, lett. a) delle N.A. del PAI e del R.D. 523/1904.

In ogni caso quale contributo tecnico, fatte salve le valutazioni e prescrizioni dell'Autorità Idraulica, nella definizione dell'intervento si avrà cura di: di limitare l'ampiezza del tratto interessato dalla difesa spondale a quanto necessario per garantire la sua funzionalità (il tratto in dissesto appare relativamente circoscritto); di valutare e motivare la soluzione progettuale scelta tra le alternative disponibili (scogliera, gabbionata, ...) anche al fine di limitare l'ingombro in alveo e favorire l'inserimento ambientale; di valutare la possibilità di difendere la porzione più sommitale della scarpata - poco interessata da flusso idrico - con interventi di ingegneria naturalistica (es: palificata viva, grata viva,), di evitare la riduzione della sezione di deflusso, di risagomare la sponda opposta ed eventualmente proteggerla con interventi di ingegneria naturalistica più leggeri (così da favorire lo sviluppo della copertura vegetale) al fine di evitare lo sviluppo di cedimenti, di rimuovere la vegetazione e i detriti vegetali entro l'alveo.

Per eventuali chiarimenti potrà essere contattato il Responsabile P.O. del Presidio di Pesaro (Dr. Francesco Bocchino, tel. 0721-639173, fax 0721-639174, cell. 335-6293794).

Distinti saluti.

IL SEGRETARIO GENERALE

Dr. Marcello Principi

Fascicolazione: 430.130.10 / 2013 / DDS / 411

FB

