

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA
DEL TRATTO RIMINI NORD - PEDASO
TRATTO: CATTOLICA - FANO

GALLERIA NOVILARA
SISTEMAZIONE AMBIENTALE

STUDIO GENERICO


DOCUMENTAZIONE GENERALE

ASPETTI AMBIENTALI

Studio di Impatto Ambientale
Quadro di Riferimento Programmatico

VERIFICA a cura di: IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Evelin Giovannini Ord. Ingg. Milano n. A34005 Responsabile Studi ambientali	RIESAME a cura di: IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Stefano Cibir Ord. Ingg. Padova n. 6537	VALIDAZIONE INTERNA a cura di: IL DIRETTORE TECNICO Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova n. 9810A T.A. - Ambiente
---	---	---

CODICE IDENTIFICATIVO										ORDINATORE	
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	SCALA
T1404	LL01	ST	DG	AMB	00000	00000	R	AMB	0001	00	-

	ENGINEERING COORDINATOR: Ing. Stefano Cibir	REVISIONE		
	SUPPORTO SPECIALISTICO:	n.	Descrizione	Data
		00	Emissione	OTTOBRE 2024

RIF. ORIGINE										
CODIFICA ASPI	Codice Commessa	Fase	Origine	Disciplina	W B S	Tipo	Progressivo	Classe	Status	Rev.

	VISTO DEL COMMITTENTE  IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Claudio Cerberano	VISTO DEL CONCEDENTE  Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
--	--	---

INDICE		
PREMESSA	2	
ITER PROCEDURALE	2	
INQUADRAMENTO E CRONISTORIA DELLA VARIANTE PROGETTUALE	3	
SCOPO DEL PRESENTE DOCUMENTO	5	
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	6	
INTRODUZIONE	6	
METODOLOGIA	6	
1.1.1 Strumenti di Piano e Programma	7	
STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE	8	
PIANIFICAZIONE DI TRASPORTI, MOBILITÀ E VIABILITÀ	8	
1.1.2 Impostazione e metodologia	8	
1.1.2.1 Fonti dati di riferimento	8	
1.1.3 Quadro Nazionale	8	
1.1.3.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica	8	
1.1.3.2 Legge Obiettivo e collegata Delibera CIPE	8	
1.1.3.3 Programma delle Infrastrutture Strategiche	8	
1.1.3.4 Piano Triennale ANAS (2002-2004)	9	
1.1.3.5 Definizione degli Interventi	9	
1.1.4 Quadro Locale	9	
1.1.4.1 IL PRIT Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia Romagna	9	
1.1.4.2 Il PIT Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche	9	
1.1.4.3 PTCP Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini	10	
1.1.4.4 PTCP Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino	10	
1.1.4.5 Definizione degli Interventi	14	
PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, TERRITORIALE E STRATEGICA	16	
1.1.5 Pianificazione di Livello Regionale	16	
1.1.5.1 Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR)	16	
1.1.5.2 Piano di Inquadramento Territoriale (PIT 2000)	17	
1.1.6 L'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Marche	18	
1.1.7 Pianificazione di Livello Provinciale	20	
1.1.7.1 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino	20	
1.1.8 Parchi e Aree Protette	25	
1.1.8.1 Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo	25	
1.1.8.2 Rete Natura 2000	25	
1.1.9 Pianificazione a Livello Locale e Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali	26	
1.1.9.1 Previsioni degli Strumenti Locali e Vincoli – Rapporti con il Progetto	26	
PIANIFICAZIONE AMBIENTALE DI SETTORE	29	
1.1.10 Pianificazione delle Attività Estrattive	29	
		1.1.10.1 Piano Regionale delle Attività Estrattive delle Marche 29
		1.1.11 Pianificazione dell'Assetto Idrogeologico 29
		1.1.11.1 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico -Autorità di bacino interregionale Marecchia-Conca 29
		1.1.11.2 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) delle Marche 29
		COERENZA TRA GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E ATTUALE PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE DEI LAVORI IN VARIANTE GALLERIA NOVILARA CARR. NORD30
		ALLEGATI
		Omissis
		ELABORATI GRAFICI
		Omissis

PREMESSA

ITER PROCEDURALE

Il presente elaborato costituisce l'aggiornamento dello **Studio di Impatto Ambientale** (di seguito SIA) dell'intervento di Ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 nel tratto Cattolica – Fano (lotto 2), sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale "VIA" statale, conclusasi positivamente con il parere di compatibilità ambientale di cui al DEC/VIA/1249 del 28/11/2006 del Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, di seguito MASE). L'intervento di ampliamento alla terza corsia è allo stato attuale terminato e quest'ultima risulta aperta al traffico.

Il presente aggiornamento scaturisce dalla richiesta del MASE, di cui alla nota Prot. N. 0134811 del 19/07/2024 con oggetto "[ID: 12535] *Parere tecnico, ex art. 9 del D.M. 150/2007. Progetto Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto ampliamento alla terza corsia Tratto Cattolica-Fano (Lotto 2) dal km 154+539 al km 173+800. Lavori in variante di realizzazione della canna nord della Galleria di Novilara. Progetto esecutivo del Rispristino Ambientale in località Novilara. Comunicazione esito istruttoria.*"

Il MASE, nella suddetta nota, chiede di trasmettere la documentazione indicata nel parere n. 1114 del 04/07/2024 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, secondo il quale si ritiene che *"debba essere avviato un procedimento di riesame dell'ottemperanza alla condizione, ai sensi della norma predetta (previgente art. 37 commi 5 e 6 TUA, sostanzialmente trasfuso nell'attuale art. 28 commi 6 e ss. del TUA), debitamente partecipato attraverso la rituale pubblicazione sul portale del MASE, nell'ambito del quale dall'esame di tutta la documentazione non ancora compiutamente disponibile alla Commissione, la stessa possa valutare sia i maggiori impatti derivati dalle modalità di realizzazione dell'opera, attraverso un aggiornamento del SIA sulla specifica tematica, sia i residui impatti sussistenti a fronte degli interventi di ripristino ambientale, per poi effettuare le valutazioni in ordine alla necessità di indicare ulteriori misure o condizioni correttive, mitigative o compensative o di addivenire ad altre determinazioni"*.

L'aggiornamento del presente elaborato riguarda pertanto la sola **galleria Novilara in carreggiata nord** per la quale durante i lavori è stata proposta una modifica della modalità costruttiva dell'ampliamento della stessa, lasciandone sostanzialmente invariate le caratteristiche funzionali e geometriche. Tali lavori sono stati realizzati e completati nell'ambito dell'intero ampliamento alla terza corsia dell'A14 nel tratto Cattolica – Fano. Gli interventi oggetto del presente studio ricadono in comune di Pesaro, in provincia di Pesaro-Urbino, nella Regione Marche e precisamente riguardano l'ambito della Galleria Novilara in carreggiata nord dell'Autostrada (A14) Bologna – Bari – Taranto, nel tratto tra Cattolica e Fano, tra le pk 164+300 e 164+700.



Figura 1 Inquadramento territoriale Ambito galleria Novilara, carreggiata nord

Il presente elaborato viene predisposto sulla base del documento originale con l'inserzione delle modifiche evidenziate in azzurro per garantire la tracciabilità delle variazioni in aggiornamento e la continuità con la versione originale dello studio approvato. Il testo è stato così elaborato:

- è stata lasciata in carattere nero non evidenziato la parte di testo coincidente con la versione originale (2005) e che non necessita di alcun aggiornamento;
- è stata evidenziata in azzurro la parte coincidente con le integrazioni richieste, sviluppate per il solo tratto pertinente gli interventi in prossimità della galleria Novilara in carreggiata nord, ovvero del tratto in esame e per i soli temi ad esso correlati;
- alcune parti non rilevanti per la specifica tematica e invariate rispetto al SIA sono state indicate come (omissis).

Il dettaglio per ciascuna componente è riportato nel relativo paragrafo del quadro di riferimento ambientale.

Lo studio di impatto datato 2005 è stato redatto sulla base delle richieste del DPCM 27/12/88, che prevedeva l'organizzazione in tre quadri di riferimento: programmatico, progettuale ed ambientale. Tale organizzazione resta pertanto confermata nel presente aggiornamento.

Nel presente aggiornamento del SIA, per facilità di lettura, è stato scelto di lasciare la stessa impostazione adottata nello studio originale, nonostante il suddetto DPCM sia stato abrogato dal Dlgs 16 giugno 2017, n. 104.

In sintesi, questi i contenuti dei tre quadri di riferimento:

- Quadro di riferimento programmatico

In tale quadro sono state raccolte le informazioni rilevanti al fine di descrivere i rapporti di coerenza del progetto con i piani e i programmi ai diversi livelli, a partire da un'identificazione delle varie entità amministrative coinvolte, per l'intero intervento di ampliamento alla terza corsia dell'A14 nel tratto Cattolica Fano.

Nel presente aggiornamento è stata condotta un'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale attualmente vigenti nel contesto territoriale di riferimento, considerando la tipologia di opere ancora da realizzare ovvero, le opere di ricomposizione ambientale e paesaggistica della zona della canna nord della Galleria Novilara, di cui al Progetto di sistemazione ambientale della Galleria Novilara e volte a ripristinare la condizione *ante operam* dei piani e delle viste esistenti e ad inibire l'accesso percettivo del tracciato autostradale.

Si omettono le parti non di interesse al fine del presente studio.

- Quadro di riferimento progettuale

Nel quadro sono descritte le caratteristiche essenziali del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 Bologna – Taranto, nel tratto Cattolica – Fano, che si ricorda essere già stato realizzato e aperto al traffico. La descrizione comprende le misure di mitigazione dell'intervento che, nel solo tratto oggetto di ripubblicazione, rappresentano, allo stato attuale, le uniche opere che necessitano di completamento.

Nell'aggiornamento del quadro di riferimento progettuale è stata quindi riportata la descrizione delle opere previste nel solo ambito della canna in direzione nord della galleria Novilara, relativamente alla modifica introdotta in fase di realizzazione e inerente le modalità di ampliamento della galleria stessa e i successivi interventi di sistemazione paesaggistica e ambientale, in parte già realizzati e in parte proposti nell'ambito del presente studio, come meglio specificato nel documento.

- Quadro di riferimento ambientale

Il quadro è articolato nella suddivisione in componenti o fattori ambientali.

Per ogni componente viene descritto lo stato attuale dell'ambiente e la stima degli impatti indotti dal progetto considerando le perturbazioni provenienti sia dall'infrastruttura nella fase di esercizio, che dalle attività necessarie per la sua realizzazione.

Le analisi settoriali sono state condotte con specificità disciplinare secondo la logica delle migliori pratiche e di *standard* e vincoli normativi vigenti. Laddove necessario per tenere conto dei rapporti esistenti tra i diversi fattori, le analisi sono state realizzate anche in forma pluridisciplinare.

Tenendo in considerazione che:

- l'intervento di ampliamento alla terza corsia è terminato e attualmente in esercizio;
- restano da completare le sole opere di mitigazione ambientale a verde inerenti all'ambito di ampliamento della canna in carreggiata nord della galleria Novilara, per la sola sistemazione esterna e superficiale, a causa del mancato attecchimento di alcune essenze in alcuni settori già oggetto di ripristino;
- nel corso dei lavori sono state messe in atto le misure di monitoraggio ambientale, nonché le azioni mitigative già individuate nel SIA;
- la variante intervenuta nel corso dei lavori della canna nord della galleria Novilara ha riguardato la sola modalità costruttiva della stessa, senza che siano state apportate modifiche funzionali e quindi variazioni nei flussi di traffico circolante previsti;

resta pertanto sostanzialmente invariata l'analisi svolta nel SIA per la fase di esercizio, con la sola eccezione della componente paesaggio, in relazione al suddetto ripristino dello stato dei luoghi e completamento degli interventi di mitigazione a verde previsti.

Resta valida anche l'analisi svolta per la fase di cantiere, in quanto la variante ha esteso all'intero tracciato della galleria le lavorazioni che erano già previste agli imbocchi (sbancamento, realizzazione di pali, ecc.), confermando l'adeguatezza degli accorgimenti mitigativi, degli adempimenti per la corretta gestione ambientale in capo all'impresa, nonché dell'adeguamento dei presidi ambientali (es. lavaruote e bagnatura delle strade) e del monitoraggio ambientale in corso d'opera (integrazione punti di misura).

- Sintesi non tecnica

La sintesi non tecnica riporta i contenuti dello studio in modo da renderli manifesti al pubblico.

INQUADRAMENTO E CRONISTORIA DELLA VARIANTE PROGETTUALE

Nel corso dell'anno 2012, durante la fase esecutiva dei lavori è emersa la necessità di modificare la modalità costruttiva dell'ampliamento della galleria Novilara canna nord, senza modificarne la funzionalità o il tracciato rispetto al progetto approvato.

In particolare, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel seguito "ASPI"), a seguito di una più approfondita conoscenza dei luoghi e dei vincoli esistenti, in data 19/10/2012 (prot. n.718544 Regione Marche), ha trasmesso una proposta di variante relativa all'ampliamento della Galleria Novilara, prevedendo:

- l'esecuzione di una serie di scavi a cielo aperto lungo tutto il tracciato della galleria;
- la realizzazione di una serie di pali a grande diametro sino al piano di imposta della nuova galleria;
- la realizzazione di un solettone di contrasto in testa ai pali;
- il successivo ritombamento integrale dell'area, con il ripristino dei piani esistenti e delle superfici visive.

La Regione Marche con nota prot. n. 757558 del 07/11/2012 riteneva che *"le modifiche introdotte non appaiono significative e tali da necessitare l'avvio di un apposito procedimento amministrativo"*, con riferimento, nel dettaglio, anche alla *"Variante n. 3: riferimento Decreto MATTM n. DEC/DSA/2006/01249 del 28/11/2006; riguarda la proposta di variante presentata da Autostrade SpA della canna nord (attualmente utilizzata per percorrenza in direzione sud) in corrispondenza dell'attraversamento della culminazione dove sorge l'abitato di Novilara nel Comune di Pesaro; si prevede diversa modalità costruttiva del tratto in galleria passando da adeguamento in sede previo consolidamento, ad uno scavo a cielo aperto previa realizzazione di presostegni (tura pali e solettone di testa) seguito da ritombamento degli scavi per ricostituire l'originaria morfologia"*

A seguito di un primo sopralluogo congiunto effettuato in data 12/02/2013, durante l'esecuzione dei lavori, da parte della Regione Marche – P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni ambientali (di seguito P.F. VAA), Regione Marche - P.F. Difesa del Suolo, ARPAM dipartimento di Pesaro, Soprintendenza BAP, Soprintendenza Arch., Provincia PU, Comune Pesaro e ASPI, con nota prot. n. 220871 del 09/04/2013 era stato richiesto ad ASPI di trasmettere: *"un'adeguata documentazione tecnica ed illustrativa, con piante, sezioni, prospetti, fotoinserti e descrizione delle interferenze con le varie componenti"*

ambientali, che sia completa di cronoprogramma dei lavori ed esaustiva circa il ripristino dello stato dei luoghi, con particolare riferimento al paesaggio e alle opere di mitigazione, compensazione e ricomposizione ambientale previste”.

ASPI ha quindi provveduto a trasmettere un progetto di ripristino corredato di planimetria (prot. n. 25005 del 16/12/2013). Gli interventi previsti in tale progetto risultano ad oggi solo parzialmente realizzati per problematiche legate principalmente all'attecchimento degli esemplari di essenze previsti.

Nel frattempo proseguivano i lavori di realizzazione della galleria Novilara e contestualmente si provvedeva al ritombamento della parte superficiale scavata, provvedendo al ripristino morfologico. La certificazione del ripristino morfologico della zona di scavo avviene infatti nell'Aprile 2014 (rif. nota ASPI del 04/08/2015).

Si rammenta altresì che durante tutta la durata dei lavori, oltre che per le fasi di ante e post operam, è stato attivo un **Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale**, predisposto contestualmente al progetto esecutivo di ampliamento alla 3a corsia, e approvato dalla Regione con decreto prot. n° 2/S08 del 13/01/2006. Di questo si darà compiutamente informazione nel quadro di riferimento ambientale. Nell'ambito della galleria Novilara sono state eseguite misure di ATMOSFERA, RUMORE e AMBIENTE IDRICO SOTTERRANEO.

A seguito di segnalazioni pervenute, il 31/07/2014 la Regione ha svolto autonomo sopralluogo durante il quale ha rilevato che i lavori di ricomposizione ambientale del sito non erano in uno stato di buona riuscita, per motivi connessi al mancato attecchimento dovuto anche ad avverse condizioni meteorologiche, auspicando un rapido intervento da parte di ASPI e invitando la società stessa ad affinare ulteriormente gli interventi di mitigazione per migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto.

Inoltre successivamente, la Regione, con nota prot. 821571 del 17/11/2014, a parziale rettifica di quanto comunicato con la precedente nota prot. n. 757558 del 07/11/2012, dichiarava *“che i lavori di realizzazione della galleria di Novilara canna nord abbiano comportato impatti ambientali e paesaggistici non trascurabili”*, richiedendo il coinvolgimento del MASE.

Con nota **prot. 15420 del 04/08/2015**, ASPI ribadiva di aver messo in atto tutte le azioni per garantire il corretto ripristino dello stato dei luoghi e informava di aver effettuato il rilievo topografico asseverato dell'area, dal cui raffronto con lo stato ante operam non emergevano differenze evidenti sulle quote di terreno prima e dopo i lavori; le opere agli imbocchi delle gallerie risultavano conformi a quanto previsto in progetto, fatti salvi quegli interventi di ripascimento e sistemazioni che sarebbero stati completati a seguito del periodo di assestamento dei materiali aridi messi a dimora nell'area; infine, ASPI rendeva noto che tutta la documentazione scientifica relativa ai reperti archeologici rinvenuti erano stati consegnati alla Soprintendenza per i Beni Archeologici.

La Regione, tuttavia, con nota prot. **836630 del 02/12/2015** evidenziava che alcuni interventi non erano andati a buon fine e, sollecitandone il completamento, richiedeva un diretto coinvolgimento da parte del Ministero.

Con nota **prot. 2567.02-02-2016**, il Ministero dell'Ambiente ha convocato la Regione Marche e ASPI per una riunione, che si è successivamente svolta in data 25/02/2016 per esaminare e discutere in ordine alla situazione di ripristino ambientale della zona. In quella

sede, come si legge dalla successiva corrispondenza (nota della Regione Marche prot. 307961 del 12/05/2016), il Dirigente della Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente *“ha convenuto che era necessario giungere ad un corretto e rapido ripristino dell'area interessata dal cantiere, dando mandato alla Regione Marche di coordinare l'istruttoria per giungere alla realizzazione dei lavori”*.

Con nota **prot. 6016 del 18/03/2016**, tenendo conto degli esiti della riunione del 25/02/2016, ASPI ha trasmesso alla Regione Marche e, per conoscenza, al Ministero dell'Ambiente il progetto degli interventi di risistemazione ambientale e delle opere di regimazione idraulica. ASPI informava inoltre, che a seguito di concertazione con gli Enti locali preposti alla gestione del verde, si era inviata ai suddetti Enti la soluzione per la nuova messa a dimora delle querce non attecchite in area presso l'imbocco nord della Galleria Novilara di proprietà ASPI. Tale proposta è stata approvata con nota **PG.18619/2016 del 15/04/2016** da parte della Provincia di Pesaro).

In particolare, per la realizzazione degli interventi di ripristino e per la piantagione compensativa di n. 12 querce ai sensi della Legge Forestale Regionale n. 6/2005 e s.m.i., in data 15/02/2016 presso il Comune di Pesaro si è svolto un incontro tra gli enti interessati alla problematica (Provincia PU, Comune di Pesaro, ASPES, ASPI e SPEA), durante il quale è emersa la necessità di dover sostituire le querce abbattute lungo la SP n. 60 a una distanza dalla SP stessa pari alla massima altezza a maturità di tale specie, e comunque non inferiore a 6 m, per il rispetto delle norme di sicurezza dettate dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada (art. 26).

Tale fattispecie determina l'impossibilità di ripristinare il filare di alberi come nella situazione *ante operam*, per cui durante l'incontro ASPI, vista la possibilità di individuare un altro luogo ricompreso nel territorio comunale per la piantagione degli alberi, ha proposto di collocare le alberature nell'area corrispondente all'imbocco nord della Galleria Novilara, di proprietà della stessa Società. Sia il Comune di Pesaro che la Provincia di PU con proprie comunicazioni hanno espresso parere favorevole alla nuova localizzazione proposta da ASPI.

In relazione all'obiettivo di giungere ad una ricomposizione ambientale e paesaggistica del sito, considerate le varie esigenze poste dai diversi enti intervenuti, il 27/05/2016 si è svolto un **sopralluogo convocato dalla Regione Marche** con nota prot. n. 307961 del 12/05/2016 invitando anche i rappresentanti della circoscrizione Comunale, a cui hanno partecipato: Regione Marche – P.F. VAA, ASPI, Comune di Pesaro – Circoscrizione 3, Provincia di Pesaro Urbino.

Il sopralluogo (di cui si riporta il verbale in allegato) si conclude concordando i seguenti adempimenti a carico di ASPI, per completare gli interventi di ricomposizione ambientale e paesaggistica:

1. *“rimozione delle querce piantate e fallate;*
2. *ricollocazione delle n. 12 querce secondo le disposizioni della legge forestale in corrispondenza delle aree disponibili e rispettose delle distanze di sicurezza imposte dal Codice della Strada;*
3. *piantagione di arbusti e alberi lungo i lati sud e nord della S.P. n.60 ad una distanza minima di 3 m dalla carreggiata per gli arbusti e 6 metri per gli alberi e comunque a distanza maggiore del loro massimo sviluppo a maturità, a piccoli gruppi monospecifici e con andamento non rettilineo;*
4. *per il lato nord effettuare la piantagione di cui al punto 3 previa una sopraelevazione con terreno vegetale che acceleri l'effetto di mascheramento della visuale sull'autostrada;*

5. per il lato sud effettuare la piantagione di cui al punto 3 sopra un piccolo argine di mascheramento di terreno vegetale che acceleri l'effetto di mascheramento della visuale sull'autostrada;
6. sistemazione sentiero di accesso al campo coltivato (specificare quale);
7. ricostituzione del terreno all'imbocco lato sud con idrosemina potenziata;
8. integrazione degli arbusti già piantati all'imbocco lato sud con specie maggiormente adatte al sito;
9. portare un adeguato orizzonte di terreno vegetale (circa 50 cm) su tutti i versanti ricostruiti;
10. redigere una planimetria complessiva dell'area che rappresenti dettagliatamente tutti gli interventi sopra indicati congiuntamente con la rete di regimazione delle acque meteoriche e il loro collettamento al Reticolo Idrografico Minore. Tale planimetria sarà utile anche al fine di relazionare al Ministero dell'Ambiente;
11. monitoraggio e manutenzione degli interventi fino al completo attecchimento delle nuove piante.

Autostrade SpA dovrà comunicare l'ultimazione di tutte le operazioni sopra indicate affinché gli intervenuti concordino un sopralluogo di collaudo”.

Nel periodo immediatamente successivo ASPI ha avviato l'esecuzione di alcuni degli 11 interventi necessari per completare la ricomposizione ambientale dell'area, individuati nel corso del suddetto sopralluogo del 2016 e riportati nel relativo verbale. Contestualmente ha altresì avviato il perfezionamento dei restanti mediante adeguata progettazione, trasmettendo successivamente alla Regione Marche la documentazione relativa al progetto esecutivo “Sistemazione ambientale Galleria Novilara”, allegato al presente SIA.

Nell'ambito del presente procedimento avviato dal MASE con nota prot. 37626 del 27/02/2024, ASPI ha fornito riscontro con nota prot. ASPI/4990 del 08/03/2024, acquisita al prot. MASE-46086 del 11/03/2024, trasmettendo l'elaborato “Nota di sintesi del progetto di variante con evidenza degli impatti sulle componenti ambientali” corredata da allegati (trasmessa unitamente al presente SIA).

Successivamente, ASPI con nota prot. ASPI/9763 del 17/05/2024, acquisita al prot. MASE-91136 del 17/05/2024, ha trasmesso il progetto esecutivo già trasmesso alla Regione e allegato anche del presente studio.

SCOPO DEL PRESENTE DOCUMENTO

Il presente documento si pone altresì lo scopo di fornire le seguenti indicazioni:

- fornire gli elementi necessari a permettere l'accertamento della corretta realizzazione degli interventi già eseguiti, con riferimento alla regimazione delle acque per la stabilizzazione del versante e alle opere a verde ove attecchite;
- fornire le informazioni necessarie alla rappresentazione dello stato attuale dei luoghi, dove, a distanza di anni si può accertare la rinaturalizzazione delle porzioni di primo impianto, perfettamente attecchite, fornendo quindi una valutazione attuale e successiva al sopralluogo del 2016;
- fornire puntuali informazioni in merito al monitoraggio delle opere mitigative allo stato attuale con particolare riferimento alle opere richieste nel verbale di sopralluogo del 2016 (cfr. richiesta n. 11);
- fornire gli elementi necessari a permettere l'accertamento degli interventi di mitigazione considerando quelli già realizzati, di cui ai punti precedenti, unitamente al "Progetto di sistemazione ambientale della galleria Novilara" per valutarne

globalmente l'efficacia a compensare e mitigare gli impatti scaturiti dalla diversa modalità di realizzazione della galleria, nonché di valutare l'eventuale necessità di ulteriori accorgimenti mitigativi e compensativi.

Si intende pertanto documentare compiutamente lo stato attuale dei luoghi, fornendo indicazione degli interventi già intrapresi successivamente al 2016 e di quelli che si intende intraprendere mediante il "Progetto di sistemazione ambientale della galleria Novilara" qui presentato.

La documentazione qui prodotta dimostra che gli effetti negativi prodotti dalla diversa modalità di ampliamento (scavo dall'alto) della galleria Novilara in carreggiata nord, e registrati nel sopralluogo del 2016, riconducibili ad una parziale mancata ricomposizione ambientale e paesaggistica del sito, sono ad oggi residuali. Gli stessi possono essere mitigati attraverso il sopraccitato progetto, qui proposto, che realizza progettualmente le prescrizioni imposte dalla Regione nel succitato Verbale.

Tali effetti erano infatti legati alla non perfetta riuscita degli interventi di mitigazione realizzati in prima fase, a valle del ritombamento, da attribuirsi a condizioni meteo sfavorevoli e alla matrice sabbioso/argillosa del terreno presente, tipico della zona interessata (rif. nota ASPI del 4/8/2015).

Si intende pertanto fornire una esaustiva rappresentazione dello stato attuale del sito, anche mediante documentazione fotografica al fine di rappresentare le matrici ambientali interessate, inclusa quella del verde (“monitoraggio e manutenzione degli interventi fino al completo attecchimento delle nuove piante”), comprovando la rispondenza delle opere realizzate al progetto approvato, dimostrando l'efficacia delle stesse, unitamente a quelle qui proposte, ai fini della mitigazione/compensazione degli effetti prodotti dalla variante al progetto, anche attraverso i monitoraggi svolti nel tempo.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto di ammodernamento e di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14, tra Cattolica e Fano. Tale opera costituisce il secondo tratto dell'intervento da realizzarsi sull'A14, da Rimini Nord a Pedaso, che è il più strategico, oltre che il più impegnativo, tra quelli previsti nel IV atto aggiuntivo alla Convenzione del 2004 tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. Tale infrastruttura, infatti, oltre ad essere il secondo asse di collegamento autostradale fra il Nord e il Sud del Paese, è connessa sia alla rete autostradale europea, che, a livello interregionale, con importanti direttrici autostradali orientate da Ovest ad Est, quali: l'A24 / A25 Roma - Teramo – Pescara e l'A16 Napoli - Canosa.

L'opera in oggetto si sviluppa interamente nella Marche ed interessa, da nord a sud, i comuni di Gabicce, Gradara, Pesaro e Fano, tutti compresi nella provincia di Pesaro Urbino (*Tavola AUA-QPRM-001*).

Nella provincia di Pesaro e Urbino la fascia costiera, interessata dall'autostrada A14, si restringe fino ad occupare una porzione sempre più ridotta del territorio, con i contrafforti collinari che si spingono fino al mare. Infatti a sud dei comuni di Gabicce e di Gradara il litorale basso è interrotto dal rilievo del Monte di S.Bartolo, che si affaccia sul mare con la nota falesia.

Il tracciato autostradale piega quindi verso l'interno per aggirare il Monte di S.Bartolo, per poi riavvicinarsi al litorale in corrispondenza degli abitati di Pesaro e di Fano, e proseguirà parallelo alla costa verso sud (S.Costanzo, Mondolfo, Marotta).

Il sistema insediativo della Provincia di Pesaro e Urbino, nella sua parte costiera, si presenta caratterizzato da importanti polarità urbane (Pesaro, Fano) e da una rete di centri minori collocati sui primi contrafforti collinari, lungo i crinali e i versanti delle valli trasversali.

La morfologia dei luoghi è quindi definita dai crinali collinari che degradano verso la costa e dalle valli trasversali incise dai corsi d'acqua: il Foglia, che sfocia nel mare Adriatico presso Pesaro, il Metauro, che sfocia presso Fano e infine il Cesano, che segna il confine con la provincia di Ancona.

METODOLOGIA

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha come obiettivo principale la ricostruzione dello scenario programmatico e pianificatorio dell'area interessata dal progetto e lo studio delle relazioni che intercorrono fra l'intervento proposto e gli atti di programmazione e pianificazione territoriale e settoriale.

L'analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo diversi livelli, che vanno dalla scala territoriale a quella locale, riguarda: gli atti di pianificazione nel settore dei trasporti, i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame.

In primo luogo, è importante considerare quegli atti che prefigurano gli scenari trasportistici ed infrastrutturali, nel lungo periodo, di scala continentale, nazionale e regionale, nonché le modalità in cui l'offerta potrà essere organizzata per soddisfare la domanda. (le previsioni di nuove infrastrutture "concorrenti" con la A14).

Vi è poi un insieme di atti che incidono più direttamente sugli aspetti operativi territoriali, con riferimento alla disciplina dell'uso e delle trasformazioni del territorio, alla tutela paesistica e dei beni culturali e ambientali. Atti che hanno questa valenza sono stati prodotti dalla Regione, dalle Province e dai Comuni. Vi sono inoltre vincoli, operanti a questo livello, derivanti dalla legislazione nazionale e regionale o apposti dall'amministrazione statale.

Ogni strumento di pianificazione esaminato nel presente Quadro di Riferimento Programmatico è organizzato in due sezioni principali:

- *Stato della Pianificazione*: per ogni strumento di pianificazione o programmazione rilevante ai fini dello studio si indica lo stadio dell'iter di approvazione del documento, i riferimenti dei provvedimenti di adozione/approvazione, gli obiettivi dichiarati e l'organizzazione dei contenuti;
- *Rapporti tra il Progetto e gli Strumenti di Piano e di Programma*: per gli strumenti di pianificazione o programmazione maggiormente correlati alla natura del progetto riporta una selezione delle previsioni (in particolare delle prescrizioni con valore cogente) che possono essere messe in relazione con il progetto e riporta un'analisi della conformità/differenza dell'opera in progetto rispetto alle misure individuate. Sono inoltre inclusi gli stralci della cartografia di piano necessaria all'analisi di cui sopra, a cui è stato sovrapposto il tracciato del progetto in esame.

Come indicato in premessa nel presente quadro, redatto nel 2005, sono state raccolte le informazioni rilevanti al fine di descrivere i rapporti di coerenza del progetto con i piani e i programmi ai diversi livelli, a partire da un'identificazione delle varie entità amministrative coinvolte, per l'intero intervento di ampliamento alla terza corsia dell'A14 nel tratto Cattolica Fano.

Nel testo qui presentato, si omettono le parti non di interesse ai fini del presente studio. Nello specifico sono state tralasciate le parti territorialmente non ricomprese nell'ambito di completamento delle opere, quali ad esempio il sistema dei parchi e delle aree protette o le aree soggette alla pianificazione dell'assetto idrogeologico.

1.1.1 Strumenti di Piano e Programma

L'elenco degli strumenti di programmazione considerati nella redazione del Quadro Programmatico è riportato in *Tabella 1.2.1/1*.

Sono stati analizzati documenti di livello nazionale, regionale e provinciale. Per la pianificazione locale sono state utilizzate le informazioni sui *Piani Regolatori Generali* dei comuni interessati dal progetto.

Tabella 1.2.1/1 Livelli di Pianificazione e Strumenti Analizzati		
Ente Responsabile	Documento	Note
Pianificazione dei Trasporti		
Nazionale	<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i>	2001
	<i>Legge Obiettivo e collegate Delibere CIPE</i>	2001
	<i>Programma delle infrastrutture strategiche, contenuto nel DPEF 2005 – 2008;</i>	Luglio 2004
	<i>Piano Triennale ANAS 2002 - 2004;</i>	
Regione Emilia Romagna	<i>PRIT, Piano Regionale Integrato Trasporti della Regione Emilia Romagna;</i>	Approvazione Del. C. R. n. 1322 del Dicembre 1999
Regione Marche	<i>PIT, Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche</i>	Approvazione Del. C. R. n. 29508 del febbraio 2000
	<i>PTCP della Provincia di Rimini.</i>	Approvazione D.G.R n. 656 dell'11.05. 1999
	<i>PTCP della Provincia Pesaro Urbino</i>	Approvazione D.C.P n. 109 del 20.07.2000
Pianificazione Territoriale e Paesaggistica		
Regione Marche	<i>Piano Paesistico Ambientale Regionale</i>	Approvazione D.C.R n.157 del 03.11.1989
	<i>Piano di Inquadramento Territoriale</i>	Approvazione D.G.R n.295 del febbraio 2000
	<i>Intesa Generale Quadro con il Governo</i>	2002 aggiornamento 2004
Provincia	<i>PTCP Pesaro Urbino</i>	Approvazione D.C.P n. 109 del 20.07.2000
Locale	<i>PRG Comuni interessati dal progetto</i>	
Pianificazione di Settore Acqua		
Regione Marche	<i>Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Regione Marche</i>	Approvato con D.C.R. n. 116 del 21.01.2004
Regioni Marche/Emilia Romagna	<i>Piano stralcio di Bacino per l' Assetto Idrogeologico- Autorità interregionale di bacino Marecchia-Conca</i>	Adottato 30.03.2003
Pianificazione di Settore Attività Estrattive		
Regione Marche	<i>Piano Regionale delle Attività Estrattive</i>	Approvazione D.C.R n.66 del 2002
Provincia di Pesaro Urbino	<i>Piano Provinciale delle Attività Estrattive</i>	Approvazione D.C.P n. 109 del 20.10.2003

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

PIANIFICAZIONE DI TRASPORTI, MOBILITÀ E VIABILITÀ

1.1.2 Impostazione e metodologia

Gli obiettivi e le finalità di questo lavoro sono costituiti dalla ricostruzione del Quadro di Riferimento Programmatico di carattere trasportistico dello studio di potenziamento alla 3° corsia della tratta Rimini Nord – Pedaso dell'Autostrada A14 Bologna – Taranto nel lotto funzionale Cattolica – Fano.

In tal senso si è perciò cercato di contestualizzare l'intervento di progetto all'interno del quadro di programmazione e pianificazione trasportistica vigente con due principali obiettivi:

- in primo luogo, inquadrare il progetto in esame all'interno degli strumenti di pianificazione settoriale (trasporti, mobilità, logistica e infrastrutture) esistenti e vigenti ai diversi livelli delle istituzioni, valutando correttamente le funzioni dell'infrastruttura di progetto ed il traffico che è destinata a ricevere nelle diverse condizioni di rete che si configureranno nel tempo;
- in secondo luogo, riorganizzare gli interventi derivanti dalla disamina degli strumenti di programmazione e pianificazione settoriale in scenari infrastrutturali di breve, medio e lungo termine, denominati appunto gli Scenari Programmatici, che possano fungere da input per le analisi trasportistiche a supporto dell'intervento di progetto.

Da tale disamina effettuata, quindi, sugli interventi previsti per l'adeguamento/potenziamento della viabilità primaria differenti da quello di progetto, si sono estratti quelli reputati significativi per gli obiettivi dello studio riorganizzandoli, sulla base delle informazioni contenute negli strumenti analizzati circa lo stato dell'iter attuativo e decisionale, in tre differenti orizzonti previsionali di attivazione:

- l'anno 2010, quale orizzonte previsionale di breve termine;
- l'anno 2020, quale orizzonte previsionale di medio termine;
- l'anno 2030, quale orizzonte previsionale di lungo termine.

In tale ottica si è pertanto proceduto, al termine del lavoro, alla predisposizione degli Scenari Programmatici necessari ad affrontare le valutazioni trasportistiche secondo una metodologia impostata sull'analisi comparativa tra:

- gli scenari programmatici, determinati dalla distribuzione della domanda attesa nel breve, medio e lungo periodo sulla rete di trasporto attuale potenziata dalla realizzazione degli interventi stradali ed autostradali ascrivibili al Quadro di Riferimento Programmatico di breve, medio e lungo termine;
- gli scenari progettuali, determinati dalla distribuzione della domanda di breve, medio e lungo periodo sulla rete di trasporto programmata, ulteriormente potenziata dalla realizzazione della 3° corsia autostradale sulla A14 tra Rimini Nord e Pedaso e, quindi, sul lotto funzionale Cattolica – Fano.

1.1.2.1 Fonti dati di riferimento

L'individuazione degli interventi afferenti il Quadro di Riferimento Programmatico Trasportistico del progetto di potenziamento alla 3° corsia del lotto funzionale Cattolica – Fano dell'Autostrada A14 Bologna – Taranto deriva dall'analisi dei seguenti strumenti vigenti di pianificazione e di programmazione:

- il PGTL, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- la legge Obiettivo e le collegate Delibere CIPE;
- il Programma delle infrastrutture strategiche, contenuto nel DPEF 2005 – 2008;
- il Piano Triennale ANAS 2002 - 2004;
- il PRIT, Piano Regionale Integrato Trasporti della Regione Emilia Romagna;
- il PIT, Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche ed altri documenti regionali relativi ai programmi infrastrutturali;
- il PTCP della Provincia di Rimini;
- il PTCP della Provincia di Pesaro Urbino.

Si precisa che del Piano ANAS è in corso un aggiornamento, tuttavia non ancora disponibile, e che quindi i riferimenti citati sono collegati ai contenuti del documento 2002 - 2004.

Coerentemente all'impostazione data, si evidenzia come l'analisi degli Strumenti di Programmazione locale sia stata effettuata considerando, in una logica di rete, oltre agli interventi regionali delle Marche, anche a quelli dell'Emilia-Romagna, dal cui confine parte la tratta in esame.

1.1.3 Quadro Nazionale

Per quanto riguarda la definizione delle previsioni di sviluppo infrastrutturale di grande maglia si sono presi a riferimento gli Strumenti di Programmazione di valenza nazionale, e cioè:

- il PGTL, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica;
- la legge Obiettivo e le collegate Delibere CIPE;
- il Programma delle infrastrutture strategiche, contenuto nel DPEF 2005 – 2008;
- il Piano Triennale ANAS 2002 - 2004;

Di tali documenti si sono messi in evidenza gli interventi la cui realizzazione influenza direttamente la domanda di trasporto della Dorsale Adriatica.

1.1.3.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Omissis

1.1.3.2 Legge Obiettivo e collegata Delibera CIPE

Omissis

1.1.3.3 Programma delle Infrastrutture Strategiche

Omissis

1.1.3.4 Piano Triennale ANAS (2002-2004)

Omissis

1.1.3.5 Definizione degli Interventi

Omissis

1.1.4 Quadro Locale

Il secondo livello di programmazione trasportistica preso in esame per la ricostruzione del Quadro di Riferimento Programmatico è costituito dalla pianificazione locale.

In questa fase si è pertanto passati all'esame dei Strumenti di programmazione di scala ridotta rispetto all'analisi di grande maglia precedentemente effettuata.

L'individuazione degli interventi afferenti il Quadro di Riferimento Programmatico di scala locale del progetto di potenziamento alla 3° corsia della tratta Cattolica – Fano dell'Autostrada A14 Bologna – Taranto deriva dall'analisi dei seguenti strumenti vigenti di pianificazione e di programmazione:

- il PRIT, Piano Regionale Integrato Trasporti della Regione Emilia Romagna;
- il PIT, Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche ed altri documenti regionali relativi ai programmi infrastrutturali;
- il PTCP della Provincia di Rimini;
- il PTCP della Provincia di Pesaro Urbino.

1.1.4.1 IL PRIT Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia Romagna

Omissis

1.1.4.2 Il PIT Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche

Deliberazione Consiglio Regionale N° 29508 febbraio 2000

Il PIT si pone nell'ambito della programmazione regionale delle Marche come strumento atto a promuovere, come principi guida fondamentali, lo sviluppo solidale delle identità regionali, la qualità ambientale esistente e futura, l'efficienza funzionale del territorio con l'inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo, la riduzione degli squilibri intraregionali più gravi.

A livello strategico prospetta alcuni temi prioritari verso cui orientare gli obiettivi specifici: "la coesione interna dei sistemi territoriali, il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati, la localizzazione ecosostenibile delle attrezzature di interesse regionale, la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura, il consolidamento dei territori fragili, il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione, lo sviluppo dei territori transfrontalieri."

Esso, inoltre, basandosi sulla realtà relazionale della regione "decentrata rispetto ai grandi corridoi di sviluppo dello spazio europeo, ma fortemente integrata ai circuiti internazionali", pone l'accento sull'importanza dello sviluppo delle reti e del principio dell'interconnessione nella promozione dell'economia e della cultura.

Anticipando da subito la posizione che la Regione Marche assume con il PIT nei confronti dell'Autostrada A14 si evidenzia:

- una forte convinzione dell'esigenza della terza corsia;
- la valutazione problematica dell'istanza dell'arretramento del tracciato autostradale, proveniente soprattutto dal pesarese (ma anche dall'ascolano);
- la scelta di non interferire sulle scelte di dettaglio del tracciato, demandate ad altri livelli decisionali;
- la richiesta di apertura di ulteriori caselli.

In generale il PIT suddivide quanto previsto per il potenziamento/adequamento infrastrutturale del sistema di trasporto stradale in tre categorie principali:

- interventi sulla rete infrastrutturale viaria;
- interventi sulla rete viaria principale e progetto Quadrilatero;
- interventi sull'Autostrada A14 e ipotesi di Corridoio Adriatico.

La rete infrastrutturale viaria

Il miglioramento dell'assetto della rete infrastrutturale viene affrontato nell'ottica grandi infrastrutture, attribuendo importanza nazionale al "telaio" costituito da:

Direttrici longitudinali

- Autostrada A 14 (di valenza europea nell'ambito del Corridoio plurimodale Adriatico)
- SS 16 adriatica,

Direttrici trasversali

- E 78 e 73bis, asse di collegamento Fano-Siena-Grosseto;
- SS 76, Vallesina, per il collegamento veloce Ancona-Perugia;
- SS 77, Val di Chienti e suo raccordo autostradale, di collegamento tra Civitanova-Macerata e Foligno;
- SS 4 e tangenziale di Ascoli di collegamento tra Porto d'Ascoli ed Ascoli;
- SS. 4 Ascoli – Rieti - Roma;
- Asse attrezzato del porto di Ancona;
- SS 81 di collegamento tra Ascoli Piceno e Teramo.

Gli interventi sulla rete viaria principale e il progetto Quadrilatero

Gli altri interventi sulla rete viaria principale programmati nel PIT, rientrano in un contesto nel quale viene esaltato il ruolo riequilibratore delle 4 trasversali vallive (Metauro, Esino, Chienti e Tronto) nonché della "pedemontana" e della E 45 rispetto alla dorsale adriatica.

La rilevanza strategica di questi interventi è identificabile nell'ispirazione del progetto denominato "Quadrilatero". La "Quadrilatero Marche-Umbria Spa" è la prima società pubblica ispirata alla logica del project financing e finalizzata alla realizzazione di infrastrutture viarie di collegamento tra le due regioni. Anas, che partecipa con una quota del 51%, si propone all'interno del progetto l'obiettivo di promuovere procedure innovative idonee a realizzare le infrastrutture a servizio del

territorio. La Quadrilatero Marche-Umbria comporta la realizzazione di un vero e proprio sistema viario, in un modello di forte integrazione tra progettazione e pianificazione del territorio.

Nel dettaglio, la priorità risulta essere la SS 77, Val di Chienti, per la quale si prevede il completamento l'adeguamento a quattro corsie dell'asse Civitanova-Foligno (SS 77), per una lunghezza di circa 38 km, cercando salvaguardare i delicati contesti ambientali attraversati.

Per la E78 si prevede il completamento garantendo, per quanto possibile, la compatibilità ambientale e soprattutto evitando che l'entrata in esercizio dei nuovi tronchi funzionali scarichi sulla SS 73 bis un volume di traffico assolutamente insostenibile.

La SS 76 Vallesina è la direttrice a scorrimento veloce ad alta priorità per la Regione Marche anche per la sua funzione di sbocco dell'Umbria sul porto di Ancona.

Di questa strada si richiede un rapido completamento a quattro corsie, per una lunghezza di circa 30 km; garantendo, per quanto possibile, la compatibilità ambientale.

Si prevede anche la realizzazione della Pedemontana delle Marche, a due corsie, con uno sviluppo di 35 km circa.

Si rinvia alla fase progettuale la definizione delle caratteristiche tipologiche degli interventi, che dovranno tenere in debito conto le esigenze dei territori interessati e le problematiche determinate dal recente terremoto. Per la SS 4, Salaria, si prevedono opere di adeguamento e di miglioramento della funzionalità e della sicurezza, garantendo comunque laddove possibile il ripristino della continuità dei corridoi ambientali appenninici, con interventi sistematici atti a consentire lo scorrimento veloce ed agevole lungo la direttrice Rieti-Roma.

Gli interventi sull'Autostrada A14 e l'ipotesi di Corridoio Adriatico

Per il potenziamento dei rapporti nord-sud regionali e sovraregionali, il PIT, in coerenza con il Piano regionale dei Trasporti e con riferimento al Progetto di fattibilità per il Corridoio Adriatico, rappresenta la diffusa esigenza della terza corsia per l'autostrada A14, rinviando la valutazione delle problematiche connesse all'adeguamento dell'attuale tracciato a specifici approfondimenti territoriali nell'ambito dello studio per il Corridoio Adriatico.

Il PIT segnala comunque l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno e di individuare tracciati alternativi per i centri più congestionati.

Inoltre si suggerisce di potenziare le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi delle reti locali, mirando anche in questo caso ad una decisa azione di reinfrastrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico. Si segnala infine la esigenza di approfondire fin d'ora lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente urbanizzato tra Fano e Pesaro, al fine di garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio. Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico.

È importante sottolineare, che il Corridoio Adriatico è stato individuato dal Consiglio Europeo di Essen del 1996 come progetto plurimodale che, attraversando le regioni orientali italiane, e quindi anche le Marche, costituirebbe un forte elemento di connessione tra l'Europa centro-meridionale e i Corridoi trasversali che tramite i Balcani raggiungono l'Europa orientale.

Tra gli interventi prioritari vi sarebbero, oltre alla riorganizzazione gestionale e infrastrutturale dei porti dell'Adriatico e dello Ionio (Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi, Taranto), anche la riorganizzazione di un sistema efficiente di collegamento con le grandi reti stradali e ferroviarie, nazionali ed europee, per assicurare lo sviluppo di trasporti intermodali combinati.

Negli anni di redazione del PIT, quindi questa soluzione era un'ipotesi progettuale di grande importanza strategica.

Successivamente, la stesura del rapporto Van Miert della Commissione Europea, ha fortemente penalizzato lo sviluppo dell'ipotesi, sottraendole il carattere di priorità nei programmi U.E. e concedendole solo un ruolo di coesione economica e sociale (Cfr. Sintesi Rapporto Van Miert 2003 - Elenco 3 pagina successiva).

TEN-T (Trans-European Transport Networks)

Progetti prioritari per la rete transeuropea di trasporto fino al 2020

Omissis

1.1.4.3 PTCP Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini

Omissis

1.1.4.4 PTCP Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino

Approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n.109 del 20/07/2000

Le scelte significative del PTCP per la rete viaria provinciale e sovraprovinciale sono incentrate sull'obiettivo di trasformare, 'un pezzo per volta', l'attuale sistema a "pettine" in un sistema a "rete" o a "maglia", che, oltre a potenziare i collegamenti locali, consenta alla Provincia adeguate relazioni funzionali con le realtà confinanti e non. Tutte le ipotesi infrastrutturali prese in esame dal Piano sono naturalmente confrontate con la Matrice Ambientale, per valutarne le interferenze e gli impatti con le risorse ambientali.

I principi e le valutazioni che guidano il PTCP nella formulazione delle scelte progettuali riguardanti l'assetto del territorio e della viabilità partono da alcune considerazioni sull'aspetto morfologico-insediativo della zona:

- l'articolazione del decentramento produttivo, che attribuisce al territorio la caratteristica di polifunzionalità;
- il dinamismo dei centri costieri, da una parte, e dei nuclei storici dell'entroterra dall'altra;
- l'inevitabile funzione di polarizzazione urbana che svolgono ancora i centri importanti dell'entroterra (Urbino, Pergola, Fossombrone), per i quali sarebbe opportuno anche ridefinire con più chiarezza il ruolo di priorità, messo in discussione negli ultimi decenni dalle crescita delle realtà urbane costiere;
- il rallentamento dell'attrattività di Pesaro e Fano;
- l'apertura di nuovi cantieri viari sulla S.G.C. Grosseto – Fano e sulla Nuova Pedemontana.

Alla luce di queste considerazioni, l'obiettivo principale del piano è di dotare il territorio di un "sistema a rete" dove le componenti urbane, produttive, di interesse economico, ambientale e culturale si relazionino in modo equilibrato e funzionale, nel rispetto di "alcuni elementari principi di ordine, razionalità e funzionalità".

Il riassetto delle infrastrutture per la mobilità si concentra soprattutto sulla viabilità, individuando tre livelli di funzionalità.

Al primo livello, vi sono le infrastrutture di collegamento longitudinale e trasversale con il resto della rete nazionale: S.S.16 e Autostrada A14 (Corridoio Adriatico), S.G.C. Fano-Grosseto, e S.S.3 Flaminia. Al secondo livello appartengono tutti i collegamenti vallivi ed intervallivi, di importanza strutturante. Vengono, infine, considerati di terzo livello i collegamenti interzonali, solitamente si tratta di miglioramenti alla viabilità esistente.

Dal punto di vista operativo, le finalità che si prepongono al PTCP riguardano le seguenti questioni fondamentali:

- potenziamento del Corridoio Adriatico
- ammodernamento e riqualificazione degli assi vallivi;
- realizzazione di tutta una serie di collegamenti intervallivi;
- superamento della barriera degli Appennini.

È nel PTCP di Pesaro che si ritrova la più decisa contestazione della terza corsia: “la realizzazione di una terza corsia sulla autostrada non risolve certamente il problema dell’attraversamento dei centri abitati siti lungo la costa per i seguenti motivi:

- scarsa interconnessione della A-14 con la viabilità locale che, anche se verranno aumentati i caselli (per la Provincia di Pesaro e Urbino ne è previsto uno soltanto), di fatto ne impedisce l’utilizzo da parte del traffico intraprovinciale;
- commistione tra traffico a lunga percorrenza e traffico locale, con accentuazione della sinistrosità dell’arteria;
- accentuazione di interferenze urbanistiche improprie, in quanto l’attuale tracciato è ormai interno ai centri abitati di Pesaro e Fano con conseguente aggravamento anche dell’inquinamento atmosferico ed acustico. (.....)
- i costi per l’ampliamento delle opere d’arte non adattabili, o adattabili a scapito della sicurezza, sarebbero molto elevati.
- la realizzazione di nuovi caselli porterebbe benefici marginali a fronte di ingenti spese e alle notevoli implicazioni di tipo urbanistico.”

Quale alternativa alla terza corsia, il Piano propone “uno spostamento a monte di un significativo tratto dell’autostrada esistente mediante la realizzazione di un nuovo tracciato a tre corsie per ogni carreggiata che si dirama dall’attuale all’altezza della galleria di Case Bruciate, attraversa la SP 30 Montelabbate all’altezza del nuovo carcere dove è ubicato lo svincolo di Pesaro e Urbino, supera con una breve galleria il Trebbio della Sconfitta, percorre la valle dell’Arzilla e, dopo breve galleria sotto Monte Giove, si interconnette con la SGC Grosseto-Fano dove è ubicato lo svincolo di Fano per poi rientrare nella sua sede attuale all’altezza di Metaurilia. L’attuale sede autostradale verrebbe convertita in circonvallazione di Pesaro e Fano, adeguando il numero di uscite.” Quale ulteriore ipotesi di intervento, sempre nell’ottica di un arretramento dell’autostrada, il PTCP delinea

una seconda alternativa, più radicale della precedente “che permetta di scavalcare completamente anche i contesti costieri dei Comuni di S. Costanzo e Mondolfo”, ipotesi che richiederebbe, comunque, un raccordo con la Provincia di Ancona ed alla quale viene attribuito “carattere prioritario”.

Riguardo ai collegamenti intervallivi, si propone come soluzione la “pedemontana”, anche se ridimensionata rispetto alle intenzioni iniziali. Il progetto complessivo perde la caratteristica di strada a scorrimento veloce per il collegamento Nord-Sud delle Marche, e diventa soprattutto un insieme di opere di soluzione locale di criticità o di adeguamento in sede della viabilità esistente. La strategicità dell’intervento di superamento degli Appennini si ravvisa nell’obiettivo di alleggerire la fascia adriatica del traffico proveniente dall’entroterra e diretto verso Nord.

Complessivamente, con riferimento al sistema stradale, il PTCP individua i seguenti interventi:

Codice intervento	Descrizione intervento
21	Collegamento SS16 - SP80 - Tangenziale di Pesaro
22	Adeguamento collegamento Sarsina - Novafeltria
23	Adeguamento collegamento Carpegna - Villanova
24	Adeguamento collegamento Auditore - San Marino
25	Adeguamento collegamento SS423 - Pesaro Urbino
26	Adeguamento collegamento Borgo Pace - Badia Tedalda
27	Adeguamento E78 - Collegamento Fano-Arezzo-Siena-Grosseto
28	Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Sarsina - Carpegna - S. Angelo in Vado
29	Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Cagli - Sassoferrato
33	Collegamento Urbani - Acqualagna
34	Adeguamento collegamento Fossombrone-Cagli
35	Adeguamento SS3var - Cantiano - Scheggia
36	Collegamento Sassoferrato - Pergola - Fossombrone

Le Figure successive riportano gli interventi infrastrutturali di progetto considerati dal PTCP di Pesaro e Urbino nella versione originale e nella elaborazione effettuata per la predisposizione della cartografia necessaria alla ricostruzione del Quadro di Riferimento Programmatico del progetto di potenziamento alla 3° corsia della tratta Rinimi Nord – Pedaso della Autostrada A14 Bologna-Taranto.

Figura 2.1.3.4/1 – Tavola degli interventi infrastrutturali previsti dal PTCP della Provincia di Pesaro – Urbino

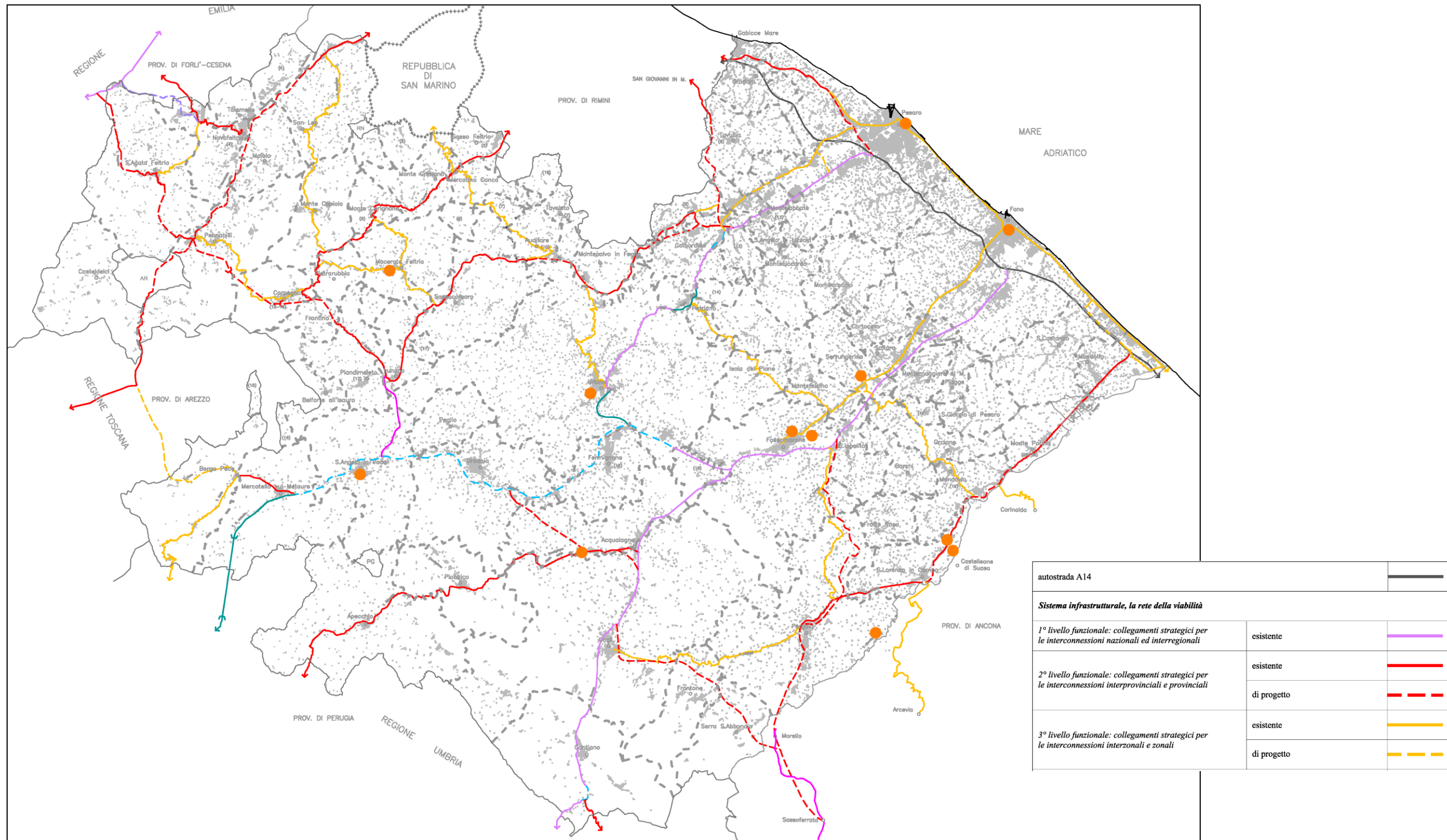
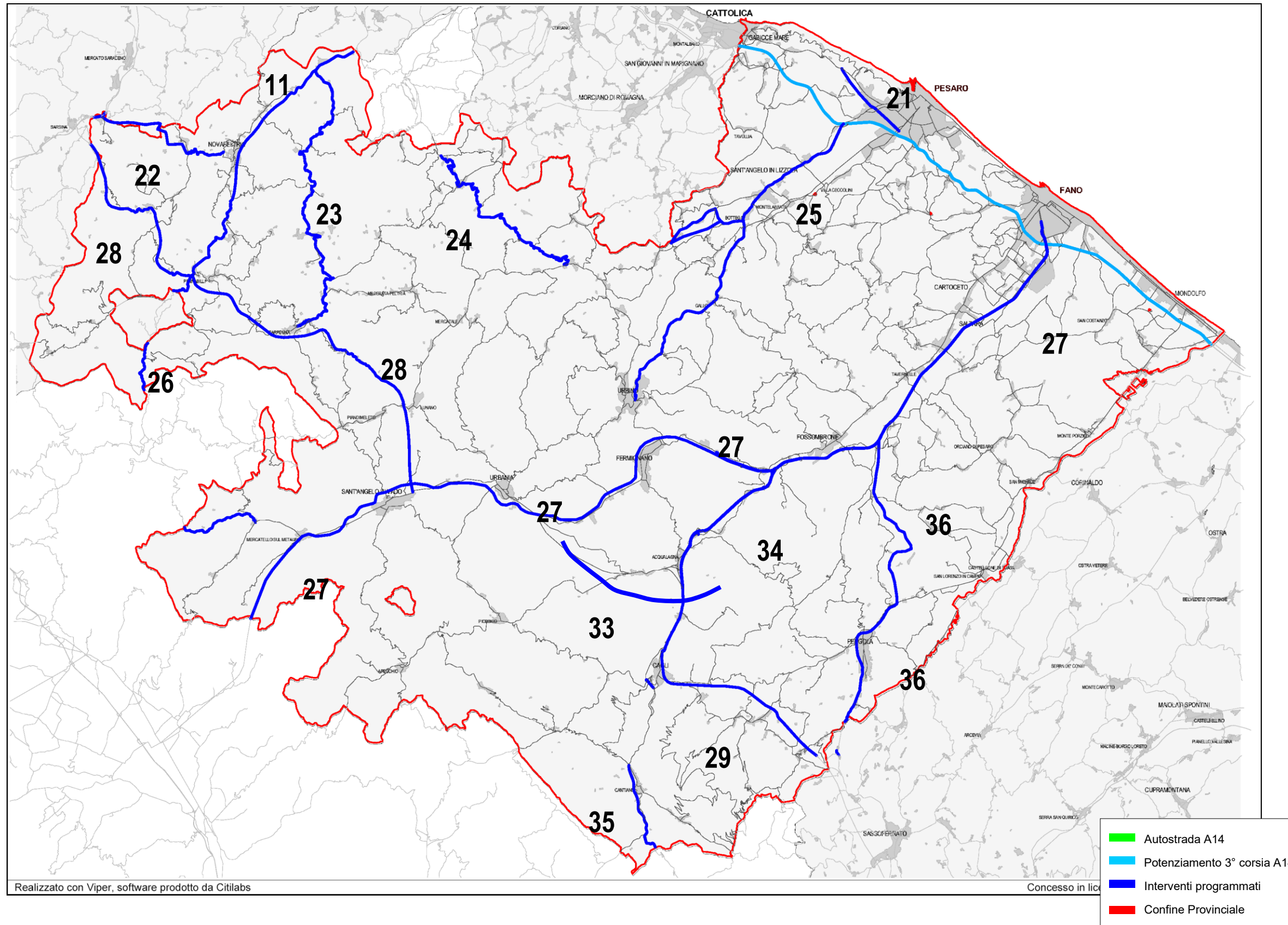


Figura 2.1.3.4/2- Quadro d'unione degli interventi programmatici per la Provincia di Pesaro – Urbino



1.1.4.5 Definizione degli Interventi

Dall'analisi degli Strumenti di Programmazione locale si è estratto, coerentemente a quanto effettuato per la rete di grande maglia e, soprattutto, a completamento di tale disamina, l'insieme degli interventi che costituiscono il Quadro di Riferimento Programmatico di scala locale. Come precedentemente accennato, il bacino territoriale preso a riferimento è costituito dalla porzione sud-orientale della regione Emilia Romagna e dalla fascia costiera della Regione Marche.

La lista complessiva degli interventi individuati è stata organizzata, in base a quanto riportato negli Strumenti presi in esame, rispetto ad un duplice orizzonte temporale:

- l'anno 2010 quale orizzonte di breve termine;
- l'anno 2020 quale orizzonte di medio termine.

Poiché nessuno degli strumenti esaminati cita mai previsioni oltre l'anno 2020, si è stabilito di considerare quale massimo orizzonte previsionale per gli interventi l'anno 2020.

Interventi infrastrutturali al 2010

- 1 Autostrada Ravenna-Orte E45
- 2 Autostrada Nuova Romea Mestre-Ravenna
- 3 Variante SS16 Ravenna-Portomaggiore
- 4 Depotenziamento SS309 Romea
- 5 Adeguamento SS495 Portomaggiore-Codigoro
- 6 Adeguamento SS253 Massalombarda-connessione SS302
- 7 Adeguamento SS302 Faenza-Ravenna
- 8 Adeguamento SS67 Forlì-Firenze
- 9 Adeguamento SS9 ter Forlì-Predappio
- 10 Adeguamento SS310 Forlì-Civitella di Romagna
- 11 Adeguamento SS258 Rimini-San Sepolcro
- 12 Adeguamento SS71 bis Cesena-Cervia
- 13 Adeguamento SS304 Cesena-Cesenatico
- 14 Nuovo casello A14 Rubicone
- 15 Variante SS16 Tangenziale di Rimini - Riccione - Misano
- 16 Variante SS16 in Comune di Cattolica
- 17 Adeguamento SS72 Rimini-San Marino
- 18 Adeguamento strada Cattolica-San Marino
- 19 Adeguamento SS9 Cesena-S. Arcangelo
- 20 Completamento Tangenziale di Cesena
- 21 Collegamento SS16 - SP80 - Tangenziale di Pesaro
- 22 Adeguamento collegamento Sarsina - Novafeltria
- 23 Adeguamento collegamento Carpegna - Villanova
- 24 Adeguamento collegamento Auditore - San Marino
- 25 Adeguamento collegamento SS423 - Pesaro Urbino
- 26 Adeguamento collegamento Borgo Pace - Badia Tedalda
- 27a Adeguamento E78 - Collegamento Fano-Arezzo-Siena-Grosseto (eccetto il tratto S. Angelo in Vado - Canavaccio)
- 28a Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Sarsina - Carpegna - Frontino e Lunano - S. Angelo in Vado
- 29a Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Cagli - Serra S. Abbondio
- 30 Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Sassoferrato - Fabriano
- 32 Nuova Pedemontana delle Marche collegamento Camerino - Sfercia
- 33 Collegamento Urbania - Acquafredda
- 34 Adeguamento collegamento Fossombrone-Cagli

- 35 Adeguamento SS3var - Cantiano - Scheggia
- 36 Collegamento Sassoferrato - Pergola - Fossombrone
- 37 Tangenziale di Jesi
- 38 Adeguamento SS76 Falconara-Fabriano e SS318 Fabriano-Perugia
- 39a Adeguamento SS361 San Severino M. - Castel Raimondo
- 40 Adeguamento SS361 S. Severino M. - Villa Potenza
- 41 Adeguamento SS571 "Regina", Villa P. - Potenza Picena
- 42 Nuova Variante SS16 Tangenziale di Senigallia
- 43 Nuovo casello A14 Montemarciano
- 44 Nuovo casello A14 Ancona Porto
- 45 Variante SS16 - Raddoppio di corsia tra Falconara e Ancona Sud
- 46 Collegamento tra l'Autostrada A14 e il porto di Ancona
- 47 Variante SS16 - Nuovo tracciato tra Ancona Sud e Loc. M.te S. Pellegrino
- 48 Nuovo casello A14 Porto S. Elpidio
- 49 Tangenziale di Fermo
- 50 Adeguamento SS77 Civitanova M. - Tolentino
- 51 Adeguamento SS77 Tolentino - Sfercia
- 52a Adeguamento SS77 Sfercia - Ponte la Trave
- 53 Adeguamento SS77 Muccia - Foligno
- 54 Adeguamento SS502 Caldarola - S.M. Pieca
- 55 Adeguamento SS209 Muccia - Visso
- 56 Collegamento Villa Potenza - Macerata - Sferzacosta
- 57a Collegamento Sferzacosta - Sarnano
- 58 Collegamento Tolentino - S. Severino Marche
- 59 Collegamento Servigliano - Nuovo casello P.S. Elpidio
- 60 Adeguamento SS210 Servigliano - Amandola
- 61 Adeguamento SS433 Comunanza - Pedaso
- 62 Collegamento Arquata del Tronto-Trisungo - Acquasanta Terme
- 63 Nuova SP "Ete Morto"
- 64 Collegamento Fermo - Casette d'Ete
- 65 Collegamento Offida - Fermo
- 66 Collegamento Castel di Lama - Offida
- 67 Adeguamento SP136 Tolemaide e connessione alla SS258 Marecchiese
- 68 Adeguamento direttrice intermedia Riccione - Morciano di R.
- 69 Transcollinare Piceno Aprutina - Tronco Comunanza - Ascoli Piceno

Interventi infrastrutturali al 2020

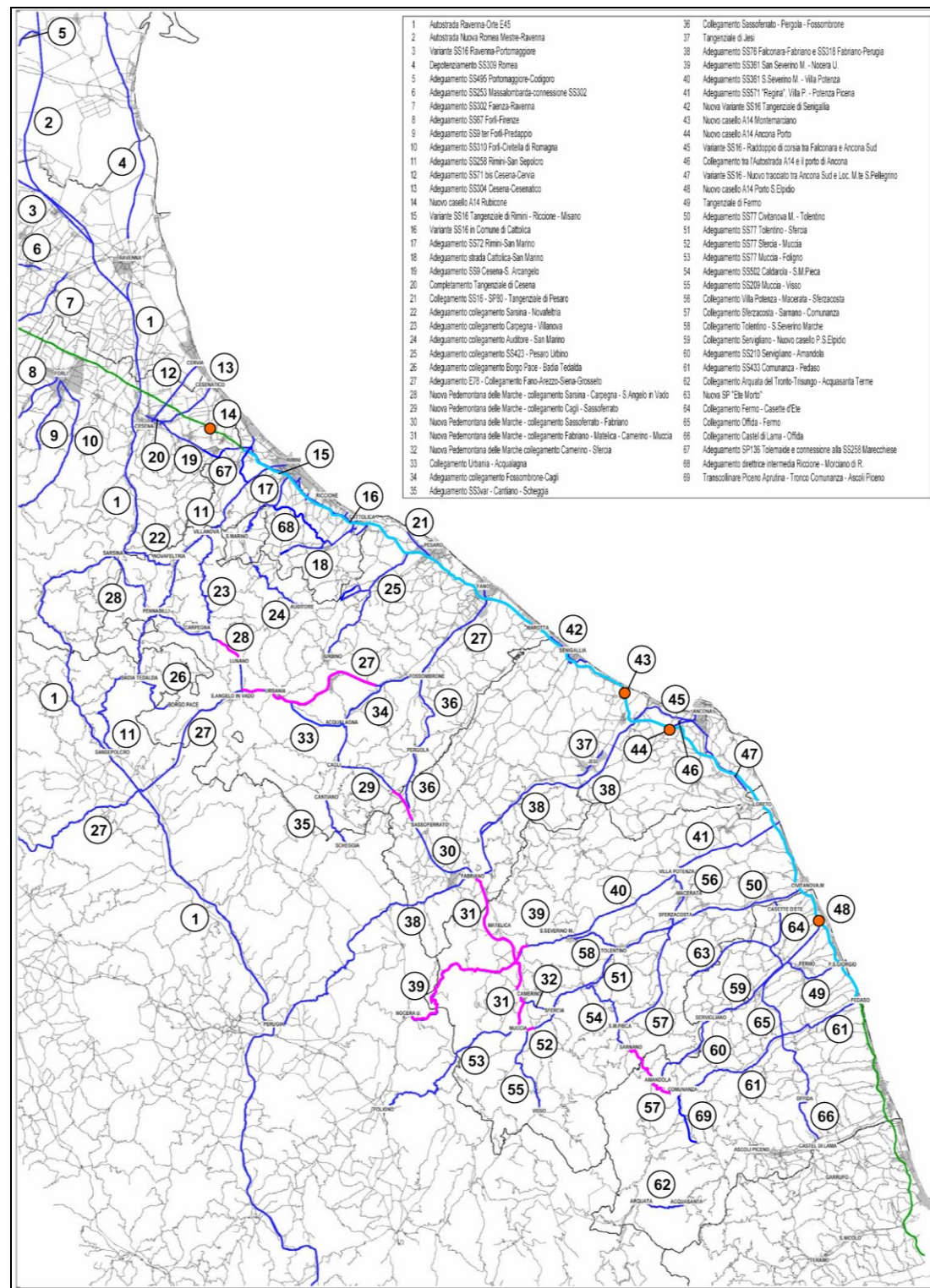
- 27b Completamento adeguamento E78 – tratto S. Angelo in Vado - Canavaccio
- 28b Nuova Pedemontana delle Marche – collegamento Frontino - Lunano
- 29b Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Serra S. Abbondio - Sassoferrato
- 31 Nuova Pedemontana delle Marche - collegamento Fabriano - Matelica - Camerino - Muccia
- 39b Adeguamento SS361 Castel Raimondo - Nocera U.
- 52b Adeguamento SS77 Ponte la Trave - Muccia
- 57b Collegamento Sarnano - Comunanza

La lettura dei diversi strumenti di programmazione e pianificazione territoriale ha permesso di ricostruire il quadro complessivo degli interventi infrastrutturali di ambito locale, riportato nella Figura successiva che evidenzia:

- in azzurro l'intervento di progetto (3° corsia A14 tra Rimini Nord e Pedaso);
- in verde la parte restante della A14;
- in blu gli interventi di Quadro Programmatico previsti nel breve periodo, cioè al 2010;

- in fucsia gli interventi di Quadro Programmatico previsti nel medio termine, cioè al 2020.

Figura 2.1.3.5/1 – Quadro di Riferimento Programmatico di ambito locale

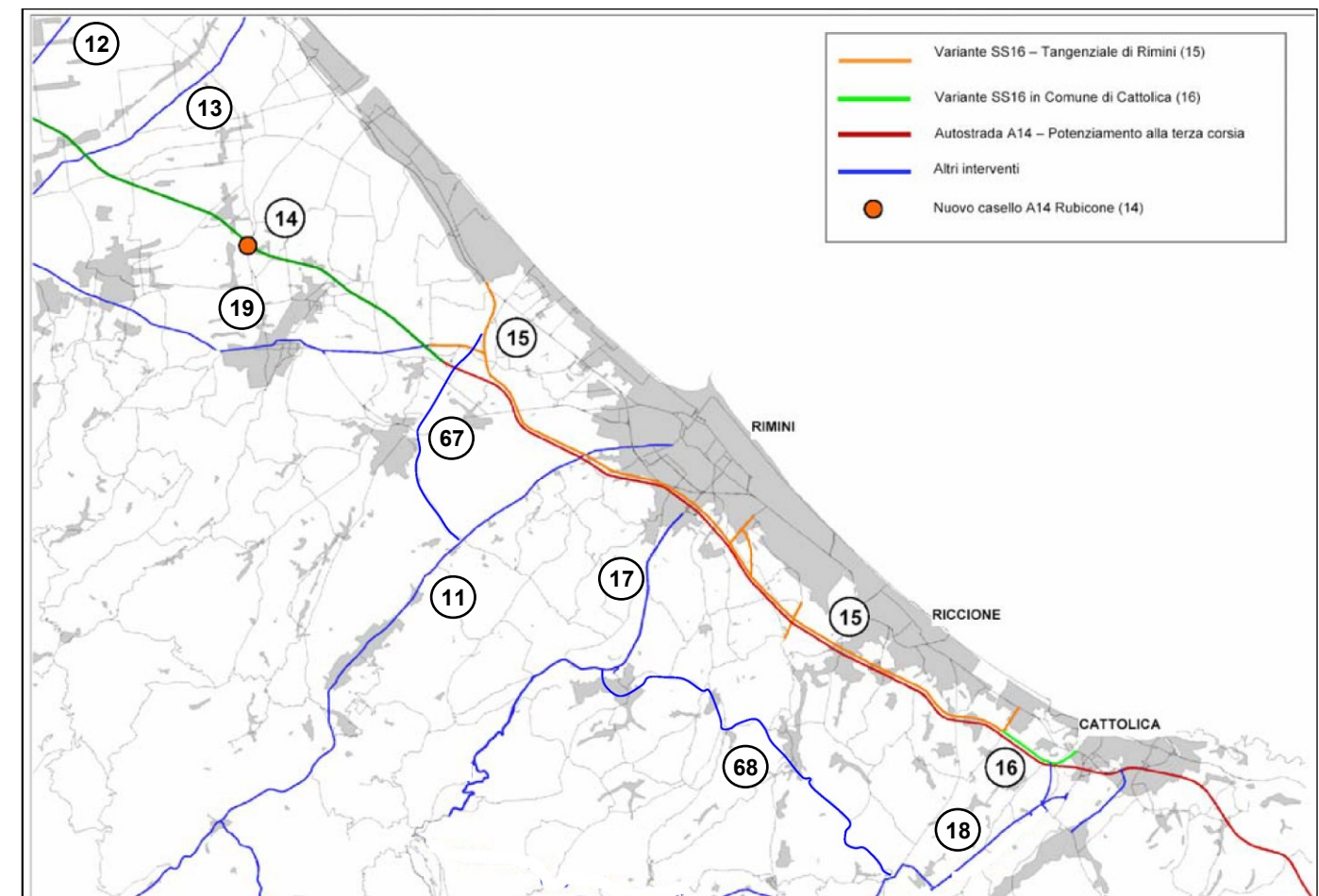


La Figura 2.1.3.5/2 riporta il dettaglio dell'assetto di rete previsto al 2010 per le aree urbane di Rimini, Riccione e Cattolica.

Per la rete infrastrutturale di Rimini si evidenzia la realizzazione della variante alla SS 16 con un tracciato complanare all'Autostrada A14 che si allaccia alla SS 9 (via Emilia) e che attraversa i comuni di Rimini, Riccione e Misano Adriatico (progetto A.N.A.S.).

Il P.R.I.T. della Regione Emilia Romagna ne prevede il prolungamento sino al Comune di Cattolica.

Figura 2.1.3.5/2 – Dettaglio dell'area di intervento di Rimini, Riccione, e Misano



Nell'allegato AUA-QPRM-ALL-001 si riportano le schede relative ai progetti del quadro programmatico trasportistico locale.

PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA, TERRITORIALE E STRATEGICA

1.1.5 Pianificazione di Livello Regionale

Gli strumenti di pianificazione esaminati a livello regionale sono:

- Il Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR) del 1989;
- Il Piano di Inquadramento Territoriale del 2000;
- L'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, aggiornata nel 2004.

1.1.5.1 Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR)

Il Piano Paesistico e Ambientale Regionale, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale delle Marche n. 157 del 3 novembre 1989, è il piano di indirizzo per la redazione dei piani subordinati in materia di tutela e salvaguardia dei beni ambientali e storico-culturali.

Il Piano è articolato in:

- *Sottosistemi Tematici*, che considerano le componenti fondamentali dell'ambiente:
 - *geologiche*, per la tutela delle emergenze di particolare rilevanza e degli ambienti naturali presenti e alla conservazione e difesa del suolo;
 - *botanico-vegetazionali*, per la tutela la protezione e conservazione delle specie floristiche rare, il mantenimento dell'attuale assetto vegetazionale sulle montagne e nell'alta collina, la salvaguardia delle caratteristiche estetiche e storiche degli elementi vegetali, il ripristino, consolidamento e sviluppo del patrimonio botanico e vegetazionale a fini ecologici e di difesa del suolo,
 - *storico-culturali*, finalizzato alla conservazione, appropriata utilizzazione, salvaguardia e ripristino dei beni storico-culturali;
- *Sottosistemi Territoriali*, che individuano e classificano il territorio in zone omogenee graduate secondo la rilevanza dei valori paesistico-ambientali;
- *Categorie Costitutive del Paesaggio*, che sono riferite ad elementi fondamentali del territorio che definiscono la struttura del paesaggio, articolate in sottosistemi tematici sopra individuati. In particolare sono individuate le seguenti categorie costitutive del paesaggio:
 - *struttura geomorfologica*: emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, corsi d'acqua, crinali, versanti e litorali marini;
 - *patrimonio botanico-vegetazionale*: aree floristiche, foreste demaniali regionali e boschi, pascoli, zone umide e elementi diffusi del paesaggio agrario;
 - *patrimonio storico-culturale*: paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, centri e nuclei storici, edifici e manufatti storici, zone archeologiche e strade consolari, luoghi di memoria storica, punti panoramici e strade panoramiche;
- *Interventi di Rilevante Trasformazione del Territorio*, che sono valutati e disciplinati per quanto concerne le metodologie e le tecniche progettuali.

Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR) – Rapporti con il progetto

Le disposizioni del Piano si distinguono in indirizzi e direttive per la formazione e l'adeguamento dei piani subordinati oltre a prescrizioni vincolanti per qualsiasi soggetto pubblico o privato.

Va precisato che i dispositivi di tutela introdotti dal PPAR risultano attualmente recepiti e precisati nella consistenza territoriale dagli strumenti di livello provinciale (PTCP) e che dunque si rimanda a tale successivo livello di analisi per l'approfondimento delle tutele istituite dal piano stesso nelle aree di interesse.

Per completezza d'informazione sono state comunque predisposte le *Tavole AUA-QPRM-002/3* che riportano i principali contenuti del PPAR.

È tuttavia necessario notare che i PTC provinciali non hanno competenza nell'articolare e precisare le disposizioni del PPAR: solo i PRG comunali, nell'adeguamento al PPAR, possono modificare tali disposizioni.

Per il tratto in esame, da nord a sud, si evidenzia:

- l'area del Colle San Bartolo, che occupa la porzione costiera tra Gabicce Mare e Pesaro, che è contemporaneamente parco naturale, area pSIC, zona ZPS, area di interesse archeologico e *Ambito di tutela della costa*;
- un'area archeologica, interferita dall'autostrada in corrispondenza della galleria Novilara, nel comune di Pesaro, in prossimità del confine comunale con Fano;
- l'area pSIC del corso del fiume Arzilla, interferita dal tracciato autostradale in prossimità di Fano.

In termini generali, va rilevato che l'articolo 47 delle Norme tecniche di attuazione del PPAR, relativo a *Opere di viabilità stradale, ferroviaria, sciistica e per le comunicazioni*, enuncia i seguenti criteri prescrittivi per la progettazione di tali opere:

- rimodellamento dei profili naturali del terreno, ai fini di un migliore adattamento dei tracciati alle giaciture dei siti e trattamento superficiale delle aree contigue con manti erbacei e cespugliati utilizzando essenze locali;
- contenimento della dimensione di rilevati e scarpate, conseguibile mediante ridotte sezioni trasversali di scavi, riporti ed opere in elevazione e ricorrendo ad appropriate tecniche di rimodellamento del terreno;
- adozione di soluzioni progettuali e tecnologiche tali da non frammentare la percezione unitaria del paesaggio e dell'ambiente, conseguibile mediante il rispetto delle unità ambientali (boschi, aree prative) anche nei casi di strutture e impianti, che in ogni caso devono presentare contenuta incidenza visuale e ridotto impatto sull'ambiente (cavalcavia, piloni d'impianti a fune, tralicci e simili);
- ricostituzione delle continuità boschive, floristiche e faunistiche nei casi in cui si debba inevitabilmente derogare dai requisiti di cui al punto precedente;
- conservazione dei caratteri ambientali, nei casi di adeguamento delle strade esistenti adottando il mantenimento delle alberate, delle siepi e delle siepi alberate ai lati delle stesse, con eventuale ripristino dei tratti mancanti;
- ricostituzione di elementi naturalistici e ambientali integrati alle visuali paesaggistiche, mediante attento allestimento delle aree di servizio, stazioni, parcheggi, snodi, svincoli, manufatti in genere.

1.1.5.2 Piano di Inquadramento Territoriale (PIT 2000)

Il Piano di Inquadramento Territoriale, approvato dalla Regione Marche con delibera 295 del febbraio 2000, costituisce il quadro di riferimento strategico regionale per la pianificazione territoriale.

Il PIT è piano di coordinamento e indirizzo per l'inquadramento degli assetti territoriali, per la strutturazione delle strategie e per l'attivazione di progetti. Si definisce strumento dinamico, che viene messo a punto progressivamente nel corso della sua attuazione attraverso "Accordi di copianificazione", cioè le intese raggiunte con le province, nella redazione dei propri PTC, e con altri enti territoriali (comuni, comunità montane). Il PIT definisce modalità di recepimento delle indicazioni strategiche, da parte della pianificazione subordinata, ed i "Cantieri Progettuali", che costituiscono i contesti operativi illustrati dal piano, ma da caratterizzare nel dettaglio con il contributo delle comunità locali.

Il piano è strutturato per *Principi Guida* (gli obiettivi di piano), *Visioni di Guida*, che discendono dai *Principi* e si concretizzano in *Strategie Territoriali Intersettoriali*.

Tra le *Strategie Territoriali* appaiono di interesse innanzitutto quelle relative alle grandi infrastrutture. In particolare la STINF 7 affronta la rete viaria di importanza nazionale.

La rete di tale livello individuata dal PIT 2000 si articola in un telaio longitudinale del Corridoio plurimodale Adriatico, costituito dall'Autostrada A14, asse di importanza europea, e la SS16, nonché la viabilità trasversale, composta da:

- E78 e 73bis, asse di collegamento SGC Fano-Siena-Grosseto;
- SS76, Vallesina, per il collegamento veloce Ancona-Perugia;
- SS77, Val di Chienti e suo raccordo autostradale, di collegamento tra Civitanova-Macerata e Foligno;
- SS4 e tangenziale di Ascoli di collegamento tra Porto d'Ascoli ed Ascoli;
- SS4 Ascoli – Rieti - Roma;
- Asse attrezzato del porto di Ancona;
- SS81 di collegamento tra Ascoli Piceno e Teramo.

Tra le altre *Strategie Territoriali* definite dal PIT assumono rilievo, per gli scopi del presente lavoro, quelle relative alla *Rete ambientale regionale* (STBCA 3), che è individuata dal Piano come telaio portante per le grandi connessioni storico-naturalistiche, quali la direttrice appenninica, i principali fondovalle fluviali e la direttrice costiera. Il PIT prevede due tipologie di corridoi ambientali trasversali:

- "di riequilibrio", che comprendono i fondovalle caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative. Sono previsti lungo i fiumi Metauro, Esino, Chienti e Tronto. Questi corridoi ambientali sono oggetto di specifici "cantieri progettuali PIT", che hanno per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo;
- "di salvaguardia", che comprendono i fondovalle ancora relativamente poco compromessi e a forte vocazione ambientale e turistica lungo i fiumi Foglia, Misa,

Musone, Potenza, Tenna e Aso. Realizzano direttrici di connessione tra ambiente costiero e ambiente montano, offrendosi come supporto privilegiato al turismo culturale e ambientale. In particolare il PIT segnala:

- il corridoio da Pesaro a Sassocorvaro;
- il corridoio Senigallia-Arcevia-Sassoferrato;
- il corridoio Numana-Osimo-Cingoli-Apiro;
- il corridoio Porto Recanati - San Severino - Castelraimondo;
- il corridoio Porto S. Elpidio- Amandola;
- il corridoio che da Pedaso risale verso l'Appennino lungo il Fiume Aso.

In conclusione, è interessante esaminare i *Cantieri Progettuali* che il PIT individua nel territorio interessato dal progetto di ampliamento dell'A14. I "cantieri progettuali" sono gli ambiti prioritari di concertazione tra Regione, Province ed Enti locali, per il governo delle ricadute territoriali dei processi di infrastrutturazione funzionale e ambientale, all'interno dei quali sono enunciati gli obiettivi di fondo e i criteri di riferimento da assumere nelle successive fasi di copianificazione.

Sono riconosciuti come prioritari i seguenti cantieri progettuali:

1. Corridoio ambientale appenninico;
2. Corridoi vallivi integrati (Metauro, Esino, Chienti, Tronto);
3. Facciata litoranea;
4. Internodi centrali;
5. Connessioni Transregionali: Ascoli-Valvibrata, Muccia-Colfiorito, Fabriano -Gualdo Tadino, Rimini-Novafeltria-S.Sepolcro.

Piano di Inquadramento Territoriale (PIT 2000) – Rapporti con il Progetto

Il PIT sostiene, in coerenza con il Piano regionale dei Trasporti e con riferimento al Progetto di fattibilità per il Corridoio Adriatico, la diffusa esigenza della terza corsia per l'autostrada A14, evidenziando in proposito:

- la necessità di potenziare le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi delle reti locali, mirando ad una decisa azione di reinfrustrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico; è in questo contesto che emerge la richiesta di apertura di nuovi caselli (fra cui viene specificato solo quello di Porto S. Elpidio) ¹
- l'esistenza di una istanza di arretramento del tracciato autostradale, proveniente soprattutto dal pesarese e dall'ascolano, che si concretizza con la richiesta di approfondire lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente urbanizzato tra Fano e Pesaro, per garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio: "Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico";
- la scelta di demandare ad altri livelli decisionali la valutazione delle problematiche connesse all'adeguamento dell'attuale tracciato, rinviando a specifici approfondimenti territoriali nell'ambito dello studio per il Corridoio Adriatico;

(1) Va ricordato che il Piano Regionale dei Trasporti del 1994 prevedeva nel breve periodo l'apertura di 5 nuovi caselli sulla A14, di cui nessuno nel tratto in esame.

- l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno e di individuare tracciati alternativi per i centri più congestionati.

Il PIT non contiene alcun riferimento programmatico relativo ad interventi sulla SS16, ma suggerisce il potenziamento delle connessioni tra autostrada e le reti locali, con azioni di reinfrustrutturazione in tali punti per migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico.

A tal proposito il PIT segnala la esigenza di approfondire lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente urbanizzato tra Fano e Pesaro, al fine di garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio. Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze locali di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico.

Per quanto riguarda invece la rete trasversale, si riportano le principali previsioni relative agli assi viari in diretta relazione con il Corridoio Adriatico, evidenziando, tuttavia, che esse si debbano accompagnare ad altri interventi previsti al di fuori del territorio regionale, concentrati soprattutto sulla direttrice longitudinale E45 (Cesena-Orte) e, più all'interno, sulla SS 3 Flaminia nel tratto umbro. Sono richiesti, quindi, accordi di livello sovregionale. Tra i progetti proposti, si possono individuare quelli relativi al Quadrilatero di Penetrazione Interna Marchigiano – Umbro, tuttavia non nominati del PIT, che assumeranno maggiore definizione nelle successive Intese con il Governo.

Per il potenziamento dei rapporti nord-sud regionali e sovregionali, di interesse per il progetto in esame, il PIT dunque prevede il completamento della E78 (SGC Fano – Grosseto).

Si aggiungono, inoltre, le previsioni relative alla rete di importanza interregionale (STINF 8), di adeguamento funzionale.

A livello regionale (STINF 9), il PIT individua una serie di interventi funzionali allo sviluppo di direttrici interne (ad esempio l'asse pedemontano e la sua connessione con la viabilità trasversale), che, nella strategia del PIT stesso, dovranno diventare occasione di concertazione in sede di definizione del progetto del "Corridoio Adriatico", anche al fine del decongestionamento della fascia costiera e di un eventuale arretramento del tracciato autostradale. I criteri generali definiti per essi mirano a:

- migliorare l'interconnessione tra gli autoporti, l'interporto ed i centri di servizio dei diversi distretti produttivi previsti nella fascia collinare retrostante la costa;
- decongestionare l'attraversamento autostradale del territorio di Pesaro e di Fano, nell'obiettivo di individuare una soluzione che non può essere rinviata al solo sviluppo della viabilità di livello urbano.

In materia di Infrastrutture per la logistica (STINF 10), il PIT prevede un sottosistema di "aree di sosta e scambio" attrezzate e vigilate presso Fano.

Per ciò che riguarda i cantieri progettuali individuati dal PIT, quelli interessati dal percorso della A14 sono il *Corridoio vallivo Metauro*, Fano-Fossombrone, e la *Facciata litoranea*.

L'idea progettuale generale riguarda l'istituzione, lungo la fascia di pertinenza dei fiumi, dei corridoi ambientali, ispirati alla filosofia delle *greenways*, ovvero strutture multiscopo, in grado di associare diverse funzioni:

- reti di corridoi e sistemi naturali significativi in termini ecologici;
- reti ricreative alle diverse scale;
- reti di preesistenze storiche e culturali.

I corridoi hanno una spiccata valenza ambientale in quanto costituiscono i principali elementi di connessione tra ambienti con caratteri ecologici differenti (montano, collinare e costiero).

Gli indirizzi di guida di carattere generale di interesse definiti dal PIT sono:

- *Ispessimento della fascia di corridoio ambientale*, estendendo l'area di pertinenza del fiume, agendo sullo spazio associato agli equilibri idrogeomorfologici e vegetazionali. La prospettiva è di irrobustire questa infrastruttura ambientale al punto di renderla confrontabile con le grandi infrastrutture viarie e tecnologiche che strutturano oggi l'uso del territorio di fondovalle.
- *Riquilificazione ecosostenibile delle aree agricole perifluviali*. Il mantenimento e la tutela delle attività agricole in pianura appaiono indispensabili ai fini della corretta manutenzione delle aree fluviali e della rivitalizzazione del paesaggio di fondovalle. Il PIT richiede di promuovere progetti a sostegno della agricoltura delle valli con l'obiettivo di favorire colture a minor impatto ambientale (limitazione di concimi chimici e fitofarmaci); di ripristinare elementi vegetazionali lineari diffusi; di realizzare rimboschimenti con funzione di protezione e compensazione ambientale.

Per la "Facciata Litoranea" il PIT, nell'ambito dei quattro contesti, individuati talvolta in parziale sovrapposizione, per il tratto in esame prende in considerazione il cantiere progettuale *Costa nord*, che si estende dalla foce dell'Esino a quella del Foglia.

In tali contesti, il PIT individua nel congestionamento l'aspetto critico, sia per la vita delle comunità insediate che per lo sviluppo del turismo; pertanto colloca il decongestionamento degli usi esistenti e il freno all'ulteriore concentrazione della crescita edilizia, nella ristretta fascia costiera, all'interno di una strategia complessiva di riquilificazione ambientale e turistica, che prevede la dismissione e rilocalizzazione delle funzioni che determinano degrado ambientale, nonché misure di incentivazione, compensazione e promozione dell'attrattività delle nuove sedi sostenute dalla Regione.

L'aspetto relazionale strategico è rimandato dal PIT alle soluzioni generali del corridoio adriatico, mentre è ritenuto indispensabile migliorare il funzionamento del sistema locale di mobilità, in particolare provvedendo al potenziamento delle connessioni tra la SS16 e la autostrada A14 ed alla individuazione di tracciati alternativi per i centri più congestionati.

1.1.6 L'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Marche

L'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Marche del 2002, aggiornata nel 2004, prevede una serie di interventi, congruenti con il PIT, di sviluppo del sistema infrastrutturale marchigiano.

Premesso che l'Intesa non contiene alcun riferimento all'autostrada A14 nel tratto Cattolica – Pedaso, gli interventi previsti, con riferimento alla viabilità stradale, sono:

- **Corridoio plurimodale adriatico:** proseguimento della A24 fino a Teramo e Giulianova/S.Benedetto del Tronto, con connessione alla A14, in posizione arretrata, fino a Pedaso, in correlazione con l'asse intervallivo denominato "Mezzina", di cui è in corso di redazione lo studio di fattibilità, su incarico della Regione, per il tratto Giulianova-S.Benedetto-Pedaso.
- **Corridoi trasversali e dorsale appenninica:**
 - **Quadrilatero di penetrazione interna:** Asse viario Marche-Umbria (Figura 2.2.2/1), progetto da considerarsi come un unico sistema di viabilità mirato a collegare le aree interne con la costa adriatica e a saldare questa con il versante tirrenico, da realizzarsi con forme di partenariato fra soggetti pubblici e privati. Il progetto comprende:
 - Raddoppio della SS 76 (tratti Serra S.Quirico-Albacina e Confine - Fossato di Vico - Cancelli);
 - Pedemontana delle Marche, con interventi mirati a raccordare le SS 76 e 77 (tratti Fabriano-Matelica e Matelica-Muccia e Sfercia) e rimandando ulteriori sviluppi a programmazioni successive;
 - Potenziamento della SS 77 Val di Chienti (tratti Sfercia-Muccia e Muccia-Colfiorito);
 - Trasversali della Val di Chienti (Ammodernamento SS 78 Val di Fiastra: Tratto Sforzacosta-Sarnano);
 - Asse viario Fano-Grosseto (E78): tratto di circa 35 Km consente il completamento della strada nelle Marche già realizzata da Fano a S.Stefano di Gaifa nel tratto Mercatello-S.Stefano di Gaifa, comprensivo della galleria della Guinza.

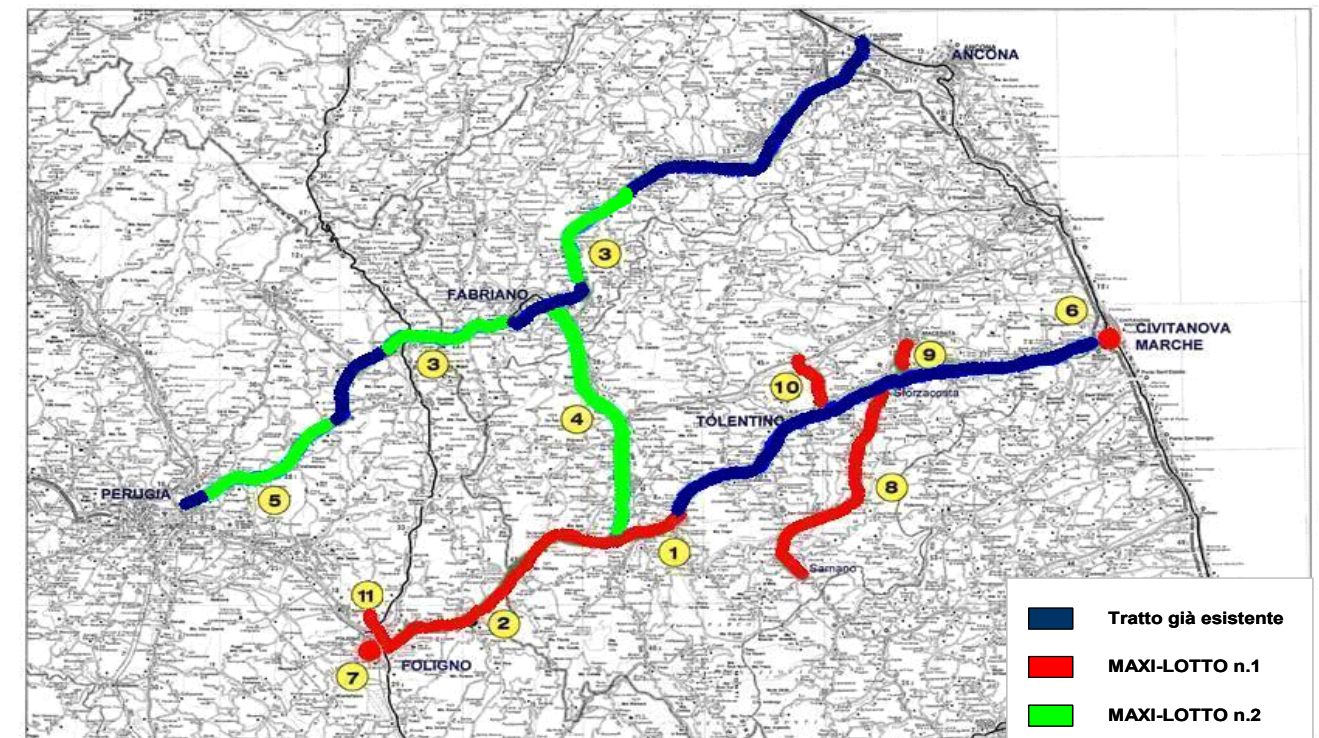


Figura 2.2.2/1 Progetto Quadrilatero

n.	Interventi previsti	L (Km)	Categoria stradale	Livello progettazione
1	SS 77 VAL DI CHIANTI: Collesentino II – Pontelatrive	2.7	B	DEFINITIVO
2	SS 77 VAL DI CHIANTI: Foligno – Pontelatrive	34.7	B	PRELIMINARE
3	SS 76 VAL D'ESINO: Serra S. Quirico – Albacina e Fossato di Vico - Cancelli	22.3	III	DEFINITIVO
4	PEDEMONTANA FABRIANO – MUCCIA	35.5	C1	PRELIMINARE
5	SS 318 PIANELLO - VALFABBRICA	8.1	B	DEFINITIVO
6	ALLACCIO SS 77- SS 16	1.3	Svincolo	PRELIMINARE
7	ALLACCIO SS 77- SS 3	8	C1 / C2 / D	PRELIMINARE
8	SS 78 VAL DI FIASTRA: Sarnano - Sforzacosta	31	C2 / F	PRELIMINARE
9	INTERVALLIVA DI MACERATA	3	C1	PRELIMINARE
10	INTERVALLIVA DI Tolentino – S. Severino	7.2	C1	PRELIMINARE
11	Pontecentesimo - Foligno	5	C1	DEFINITIVO
TOTALE		158.8		

Inoltre sono previsti interventi per lo sviluppo degli Hub portuali ed interportuali, in primo luogo il porto di Ancona e l'interporto di Jesi:

- **Allacci plurimodali al porto di Ancona:** per realizzare idonei collegamenti, sia stradali che ferroviari, tra il porto di Ancona e la rete delle infrastrutture di rilievo nazionale. In particolare è previsto, nel settore stradale:
 - Collegamento viario del porto di Ancona Asse attrezzato ed uscita ad Ovest
 - By-pass della SS 16 Adriatica in corrispondenza della Raffineria API di Falconara ²;
 - Completamento del raddoppio della Variante SS 16 di Ancona;
- **Infrastrutture di allaccio dell'Interporto di Jesi alla SS 76.**

Va rilevato come tale Intesa Generale costituisca solo una attuazione parziale dello schema relazionale definito dalla pianificazione regionale: ad esempio la Pedemontana viene inserita nella programmazione solo per il tratto funzionale al progetto del Quadrilatero, mentre il suo completamento è rimandato, afferma l'Intesa, con priorità a successivi atti programmatori, come peraltro il cabotaggio costiero.

1.1.7 Pianificazione di Livello Provinciale

1.1.7.1 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino

Il PTC della provincia di Pesaro e Urbino è stato adottato dal Consiglio Provinciale con delibere n. 21 e n. 22, rispettivamente del 15 e del 18 marzo 1999, approvato dalla Regione con DPRG n. 43 del 17 marzo 2000 e definitivamente approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n. 109 del 20 luglio 2000.

Il piano è strutturato in tre Atlanti (della matrice socioeconomica, della matrice ambientale e della matrice insediativo strutturale) che sviluppano compiutamente la fase analitica e progettuale del piano, sostenuta da un ricco materiale cartografico, che sostiene, e spesso sostituisce, l'approfondimento descrittivo del piano. Ogni Atlante si compone di tavole tematiche, dove per la maggior parte dei tematismi rappresentati vengono illustrati:

- la descrizione del tematismo;
- le ricadute operative dello stesso;
- gli indirizzi normativi e gestionali.

E' stata prodotta una serie cartografica di sintesi, *Tavole AUA-QPRM-004/6*, che riporta i tematismi più significativi ai fini del presente Studio. Con riferimento agli elaborati cartografici originali del PTCP, in *Tabella 2.2.3.1/1* si riportano i temi rappresentati:

Tabella 0.2.3.1/1 PTCP di Pesaro Urbino – Temi selezionati

Elaborato PTCP	Macrotemi	Temi Specifici
----------------	-----------	----------------

Elaborato PTCP	Macrotemi	Temi Specifici
Atlante della matrice ambientale	Sistema ecologico - naturalistico	<ul style="list-style-type: none"> • emergenze geologiche e geomorfologiche • zone esondabili con maggiore probabilità e frequenza • zone esondabili solo in caso di eventi meteorologici eccezionali • aree sottoposte a vincolo idrogeologico • aree Bioitaly • emergenze botanico-vegetazionali • aree floristiche protette • parchi naturali • corsi d'acqua • oasi faunistiche
	Sistema storico-ambientale	<ul style="list-style-type: none"> • ambiti di tutela costieri individuati dal PPAR • aree archeologiche sottoposte a vincolo L.1089/39 • luoghi archeologici e di memoria storica individuati dal PPAR • strada consolare Flaminia • acquedotti romani • aree centuriate • aree sottoposte a vincolo L.1497/39 • beni architettonici e nuclei storici di rilevanza provinciale
Atlante della matrice insediativo-infrastrutturale	Poli Tradizionali	<ul style="list-style-type: none"> • centri tradizionali di supporto per funzioni complessive di rilevanza regionale • centri tradizionali a polarità specialistica di rilievo almeno provinciale nei settori dell'arte o della cultura e del turismo o dei servizi
	Nuove Polarità	<ul style="list-style-type: none"> • centri a cui lo sviluppo socio - economico recente ha conferito o sta conferendo un ruolo e una polarità complessiva o specialistica di rilievo intercomunale
	Rete delle aree centrali	<ul style="list-style-type: none"> • 1° livello: poli con funzioni strutturanti di rilievo sovraprovinciale o provinciale • 2° livello: poli con funzioni strutturanti di rilievo interzonale • 3° livello: poli con funzioni strutturanti di rilievo zonale
Atlante della matrice insediativo-infrastrutturale	Rete della Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> • aree da assoggettare ad iniziative concertate di programmazione • 1° livello funzionale: collegamenti strategici per le interconnessioni nazionali ed interregionali • 2° livello funzionale: collegamenti strategici per le interconnessioni interprovinciali e provinciali • 3° livello funzionale: collegamenti strategici per le interconnessioni interzonali e zonali • ambito di salvaguardia per infrastrutture viarie di I livello ed eventuale arretramento della ferrovia • centri di interscambio

Nei paragrafi seguenti è esposta una sintesi dei temi principali delineati dal quadro analitico diagnostico del Piano, con riferimento ai sistemi territoriali trattati negli Atlanti citati in precedenza. Sarà anzitutto presentato il sistema insediativo e infrastrutturale, quindi analizzato il sistema ambientale.

Il Sistema Insediativo e Infrastrutturale Provinciale

La morfologia dei luoghi è definita dai crinali collinari che degradano verso la costa e dalle valli trasversali incise dai corsi d'acqua.

Il sistema insediativo provinciale è articolato in importanti centri urbani (Pesaro, Fano), ubicati nell'area costiera, ed in centri minori, collocati lungo i crinali e i versanti delle valli trasversali. Dalle aree urbane di Pesaro e di Fano, si assiste ad una concentrazione di funzioni residenziali e produttive lungo la parte inferiore dei principali assi fluviali trasversali: il Foglia, soprattutto, e il Metauro,

(2) Va ricordato che la stessa Intesa prevede lo spostamento anche della linea ferroviaria adriatica che oggi attraversa la Raffineria.

Il PTCP rileva una sostanziale tenuta negli ultimi decenni del modello di crescita "diffusa", che storicamente caratterizza la provincia. Tuttavia, si assiste a dinamiche territoriali che vanno a indebolire le aree interne a favore della fascia costiera, che però manifesta incrementi significativi nel solo sistema territoriale che ruota intorno alla città di Fano. Sono infatti i centri minori, localizzati in prossimità dei poli urbani principali (Pesaro, Fano), a presentare le dinamiche territoriali più accentuate.

Di conseguenza il sistema insediativo evidenzia il considerevole peso assunto dai centri di Pesaro e Fano, oramai separati solo dalla barriera fisica del Monte Ardizio, delle nuove conurbazioni del basso Foglia del basso-medio Metauro e della fascia costiera ricompresa fra Fano ed i confini della Provincia di Ancona, per protrarsi fino a Senigallia.

Le principali criticità localizzate rilevate riguardano proprio i contesti territoriali definiti dal PTCP di "nuova generazione", che, per ragioni diverse, contrassegnano in modo fortemente negativo l'immagine e la razionalità complessiva dell'armatura urbana provinciale, in particolare quelli della bassa Val Foglia, dove il piano pone urgenti problemi di riqualificazione per conferire identità e funzionalità urbanistica.

Per quanto riguarda il sistema commerciale, si rileva che la maggior concentrazione di strutture di grandi dimensioni sono ubicate nei comuni di Pesaro e Fano, che si presentano come i più attrattivi della provincia per le grandi strutture commerciali.

Il sistema turistico evidenzia la massima concentrazione di funzioni lungo la fascia costiera, particolarmente nel comune di Gabicce Mare, seguito da Pesaro, Fano. La polarizzazione delle funzioni turistiche nei comuni costieri è molto forte, con una percentuale del 51% degli esercizi concentrati in tali comuni, che sale al 72%, se si considerano i soli alberghi.

Per quanto riguarda il sistema relazionale, le principali infrastrutture viabilistiche che collegano la costa con il territorio interno si sviluppano lungo le valli trasversali:

- del Foglia - la SS 423 Pesaro Urbino duplicata in un primo tratto dalla SP Montelabbatese;
- del Metauro - la SS3 Flaminia e la SGC Fano Siena Grosseto.
- del Cesano - la SS424.

Va infine ricordato che una parte consistente del territorio più interno della provincia di Pesaro e Urbino, il Montefeltro, alle spalle della provincia di Rimini, da S.Marino alla valle del Foglia, è collegato al corridoio adriatico attraverso la SS 258 della val Marecchia che si attesta su Rimini.

I maggiori flussi di traffico si svolgono lungo le strade vallive e, soprattutto, lungo il limite costiero del sistema stesso. Questo in quanto risulta carente l'insieme dei collegamenti intervallivi, quindi la fascia perimetrale costiera supplisce alle carenze interne assorbendo anche parte del traffico intraprovinciale.

Tale situazione deriva dal tipico sviluppo della maglia infrastrutturale che, nella provincia di Pesaro e Urbino, ma in generale lungo la dorsale adriatica, si è sviluppata secondo un

sistema a pettine - corridoio adriatico e direttrici trasversali vallive -, che denota, da un lato, una mobilità interna in larga misura da e verso il mare, dall'altro, una mobilità costiera che assorbe quasi per intero i traffici nord - sud e che mostra sintomi di congestione. Del resto anche alcune trasversali, in particolare nella bassa valle del Foglia, presentano stati di saturazione.

In dettaglio l'analisi effettuata dal piano segnala, tra le infrastrutture viarie della fascia costiera, per il tratto in esame:

- **Autostrada A14:** è l'infrastruttura che assicura il collegamento a lunga percorrenza della Provincia con il Nord ed il Sud d'Italia. Attualmente il livello di servizio dell'infrastruttura è appena sufficiente, in quanto le due corsie esistenti riescono a fatica a sopportare la rilevante mole di traffico pesante e quello turistico estivo.
- **SS16 Adriatica:** è uno degli assi viabilistici più importanti della provincia, in quanto interessa direttamente o indirettamente il 70% della popolazione provinciale e delle attività produttive insediate. Tuttavia l'attraversamento dei centri abitati di Pesaro e Fano comporta gravissimi problemi (inquinamento atmosferico ed acustico, sicurezza al transito, tempi di percorrenza), che richiedono un'urgente soluzione.
- **S 423 Urbinate:** è il collegamento storico della città di Urbino con la costa ma, per crescita dei centri lungo il suo asse, è diventata, per ampi tratti, una strada urbana a servizio anche di aree industriali di notevoli dimensioni. Nel tratto più a valle il traffico tende perciò a spostarsi sulla SP30 Montelabbatese.
- **SP 30 Montelabbatese:** costruita negli anni '70, va da Pesaro a Morciola di Colbordolo, dove si riconnette alla SS423, attraversando la complessa conurbazione della bassa valle del Foglia ove, come detto, ha sostituito la SS423 Urbinate. Lungo questa strada, o in sua prossimità, sono stati anche realizzati i più grandi insediamenti industriali della provincia. Sebbene un tempo presentasse un buon livello di servizio, oggi, a causa del continuo incremento del volume di traffico e delle funzioni localizzate in fregio, è sempre più congestionata.
- **SGC Grosseto-Fano:** concepita per superare gli Appennini, e quindi per collegare Tirreno ed Adriatico tra loro e con le dorsali centrali (A1 ed E45). Nella provincia di Pesaro, è stata realizzata negli anni 70, solo per il tracciato da Fano a Calmazzo (a quattro corsie e con svincoli a piani sfalsati), resta tuttora da completare il restante tratto, dalla galleria della Guinza fino a Mercatello sul Metauro. Va rilevato che l'opera è inserita nell'Intesa Generale tra Governo e Regione Marche.

Sistema Ambientale

Il sistema ambientale è trattato dal PTC della Provincia di Pesaro e Urbino in termini di precisazione e completamento del sistema di tutele istituito dal PPAR. Il piano infatti rileva che spesso la scala di rappresentazione del PPAR (in generale 1:100.000) è troppo ridotta per precisare chiaramente la consistenza degli ambiti territoriali individuati.

Il PTCP dunque sviluppa tale fase di precisazione e di approfondimento delle tutele stabilite dal PPAR per favorire e facilitare il recepimento di tali previsioni da parte dei PRG comunali.

Gli ambiti di maggior valore ambientale, cui corrispondono diversi livelli di tutela risultano concentrati prevalentemente lungo la costa ed in corrispondenza dei corridoi fluviali. In

particolare, nella fascia costiera della provincia di Pesaro e Urbino, sono individuate le seguenti risorse ambientali sottoposte a tutela:

- il parco naturale del Colle San Bartolo che si estende a partire dal confine con la provincia di Rimini e include parte dei territori dei comuni di Gabicce Mare, Gradara e Pesaro;
- tra i centri di Pesaro e Fano si individua l'ampia area vincolata ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs 42/2004) che si sviluppa tra la costa (Monte Ardizio) e la valle del torrente Arzilla. Tale area collinare presenta un numero considerevole di beni vincolati, per lo più ville e parchi, tra i quali si segnala l'Eremo di Monte Giove, che domina la valle del Metauro. Il PPAR identifica inoltre il litorale tra Pesaro e Fano, l'area dell'Eremo di Monte Giove, di interesse archeologico e il fondovalle del torrente Arzilla, Sito Biotaly di interesse nazionale e regionale;
- la valle del Metauro è interessata da un esteso vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs 42/2004), a cui il PPAR sovrappone ulteriori misure di tutela (sito Biotaly lungo l'alveo e la golena del Metauro, area centuriata nel fondovalle compreso tra il fiume e il tracciato della strada Flaminia);
- il PTCP rileva lungo tutto il tracciato la presenza di nuclei e beni di valore storico architettonico, perlopiù concentrati nel comune di Pesaro, nel quale risulta anche una segnalazione archeologica, in prossimità del nucleo di Novilara.

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino – Rapporti con il Progetto

Va innanzitutto precisato che il PTC della provincia di Pesaro e Urbino è un piano che si concretizza come elemento di indirizzo della pianificazione comunale e di collegamento tra questi ultimi e gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale. Quindi, il PTCP non è organizzato in funzione di specifici obiettivi da conseguire, quanto piuttosto in chiave di tematiche, indirizzi e criteri da seguire nel suo recepimento a livello comunale.

Mentre, a livello ambientale, il piano recepisce il sistema di vincoli, tutele e salvaguardie definite sia dalle leggi nazionali che dal PPAR, formalizzando sulla base di tale fonte la *Matrice Ambientale di progetto*, descritta nel paragrafo precedente e presentata in *Figura 2.2.3.1/1*, per quanto riguarda il sistema relazionale e insediativo fornisce soprattutto una serie di indicazioni finalizzate al conseguimento di uno "Sviluppo diffuso e razionale".

La *Matrice Insediativa Infrastrutturale di progetto* è dunque caratterizzata da una strategia di mantenimento dei caratteri policentrici del sistema provinciale che, nonostante il deciso spostamento della popolazione e delle attività da monte verso il fondovalle e la costa, risultano ancora ben leggibili nel sistema insediativo provinciale. Di conseguenza il piano persegue una strategia di sviluppo della rete di progetto, da intendersi come l'insieme delle infrastrutture di collegamento, dei poli urbani e delle cosiddette aree centrali, che possa strutturare il territorio provinciale.

La rappresentazione della matrice insediativa infrastrutturale di progetto è riportata in (Figura 2.2.3.1/2).

In sostanza si intende superare il sistema cosiddetto a pettine che caratterizza il sistema infrastrutturale attuale, come si è visto basato sulla dorsale adriatica e sul sistema della viabilità trasversale, in cui i movimenti intervallivi interni devono spesso utilizzare la dorsale adriatica, verso un sistema a rete che possa mettere in relazione i poli e i nodi centrali attraverso una maglia di relazioni.

Le polarità individuate dal PTCP nel sistema insediativo della fascia costiera della provincia nel tratto qui esaminato, sono così gerarchicamente ordinate nella rete di progetto:

- Poli urbani, che, nelle rispettive specializzazioni, dovranno assumere funzioni di supporto alle scelte di riqualificazione e di sviluppo:
 - Pesaro e Fano, classificati come centri tradizionali di supporto per funzioni complessive di rilevanza regionale e centri di interscambio del sistema infrastrutturale;
 - Gradara, polo urbano, centro tradizionale a polarità specialistica di rilievo provinciale nei settori dell'arte, della cultura, del turismo e dei servizi;
 - Gabicce Mare, nuovo centro a cui lo sviluppo recente ha conferito una polarità specialistica (turistica) di livello intercomunale.
- Aree centrali, luoghi che assumono un ruolo strategico per ricondurre a una concentrazione "razionalmente diffusa le attività produttive, direzionali e di servizio:
 - Montelabbate, nella valle del Foglia, polo di primo livello con funzioni strutturanti di rilievo provinciale;
 - Le aree lungo la SS 423 Urbinate, da Pesaro per la valle del Foglia, lungo la statale Flaminia, da Fano a risalire valle del Metauro, sono individuate come aree da assoggettare a iniziative di pianificazione concertata interistituzionale con l'obiettivo prioritario di riqualificazione urbanistica ed ambientale.

Figura 0.2.3.1/1 PTCP di Pesaro Urbino – Tavola 5A, Matrice Ambientale di progetto

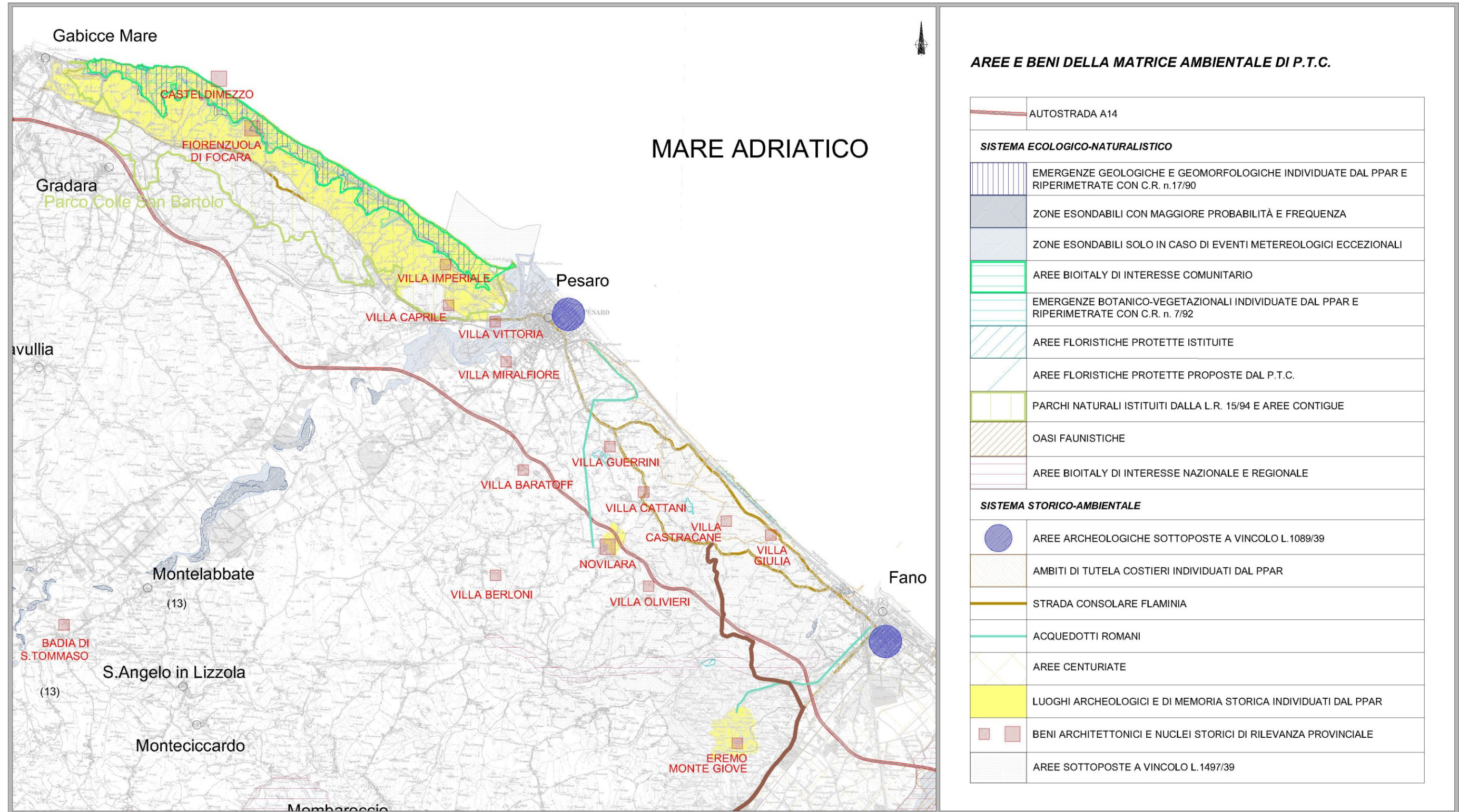
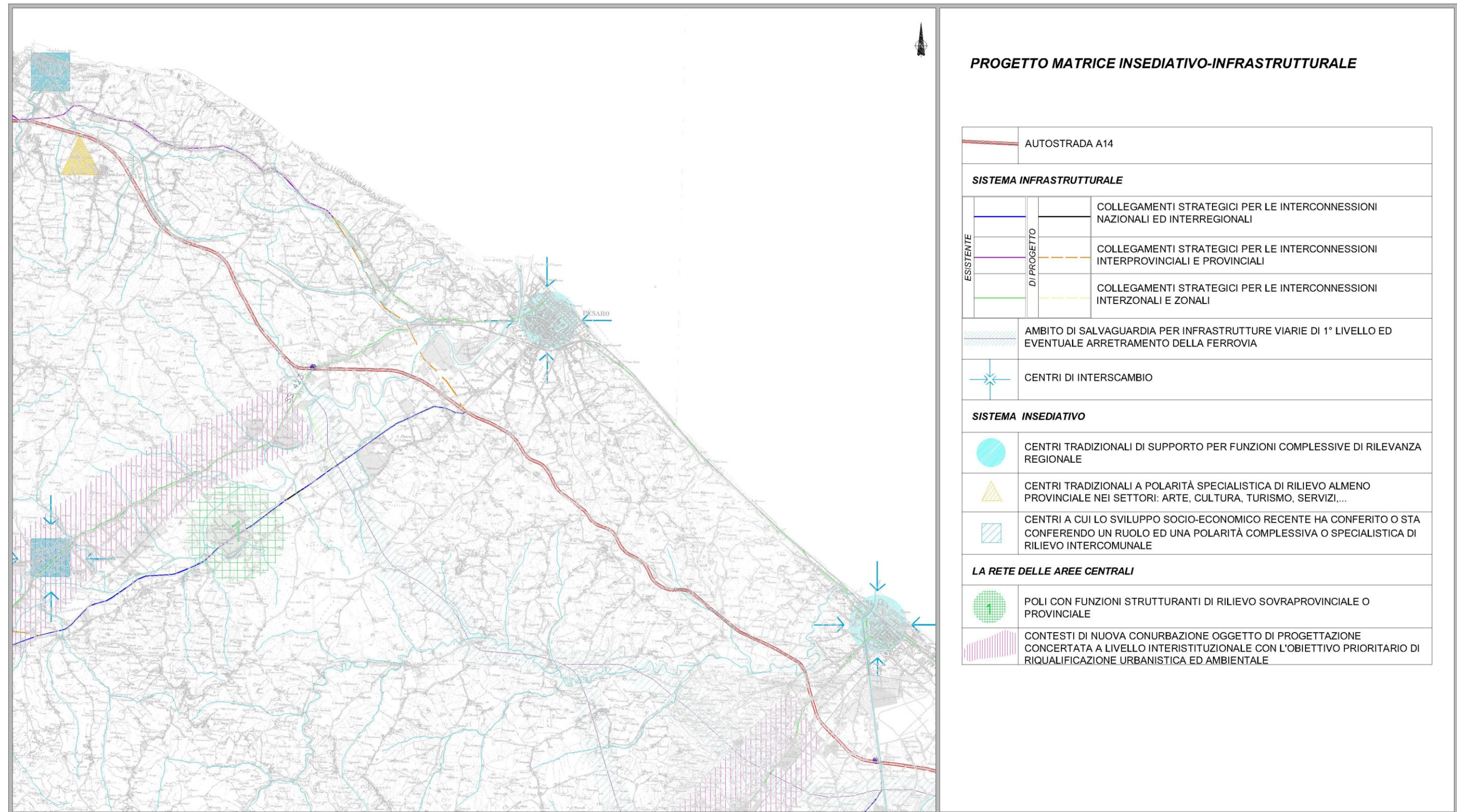


Figura 0.2.3.1/2 PTCP di Pesaro Urbino – Tavola 9A, Matrice Insediativo Infrastrutturale di progetto



Secondo il PTCP, il passaggio da una situazione infrastrutturale a "pettine" ad una rete infrastrutturale a "rete" potrà conseguirsi solo attraverso la soluzione di quattro questioni fondamentali:

- potenziamento del Corridoio Adriatico;
- ammodernamento e riqualificazione degli assi vallivi;
- realizzazione di tutta una serie di collegamenti intervallivi;
- superamento della barriera degli Appennini.

Fra queste, risulta di interesse per il progetto in oggetto la questione del Corridoio adriatico, di cui nel seguito si presentano le considerazioni effettuate dal Piano.

Corridoio Adriatico

Il PTCP della Provincia di Pesaro e Urbino, nell'analisi dei progetti presentati per la nuova configurazione del Corridoio Adriatico scarta decisamente l'ipotesi di terza corsia autostradale non ritenendola idonea a risolvere il problema dell'attraversamento dei centri abitati siti lungo la costa per i seguenti motivi:

- scarsa interconnessione dell'A14 con la viabilità locale che, anche se verranno aumentati i caselli, di fatto ne impedisce l'utilizzo da parte del traffico intraprovinciale;
- commistione tra traffico a lunga percorrenza e traffico locale con incremento dell'incidentalità dell'arteria;
- accentuazione di interferenze urbanistiche improprie, in quanto l'attuale tracciato è ormai interno ai centri abitati di Pesaro e Fano con conseguente aggravamento anche dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- costi molto elevati per l'ampliamento delle opere d'arte non adattabili o adattabili a scapito della sicurezza;
- benefici marginali, a fronte di ingenti spese e di notevoli implicazioni di tipo urbanistico, derivanti dalla creazione di nuove polarità territoriali, ottenuti dalla realizzazione di nuovi caselli.

Per contro, il PTCP non ritiene che interventi migliorativi sul tracciato della SS16 possano essere risolutivi della grave situazione, anche perché le ipotesi progettuali prospettate dai comuni sono risultate incongruenti, in quanto non sono state oggetto di concertazione, e tendenti a risolvere i problemi solo da un punto di vista locale.

Il PTCP, invece, sostiene una diversa soluzione, presentata come risolutiva nel medio e lungo periodo, che prevede lo spostamento a monte di un significativo tratto dell'autostrada esistente. Il nuovo tracciato, a tre corsie per ogni carreggiata, si diramerà dall'attuale in corrispondenza della galleria di Case Bruciate, attraversando la SP 30 Montelabbatense in prossimità del nuovo carcere (svincolo di Pesaro e Urbino), con una breve galleria il Trebbio della Sconfitta, percorrerà poi la valle dell'Arzilla e, dopo una breve galleria sotto Monte Giove, si conetterà con la SGC Grosseto-Fano (svincolo di Fano), per poi rientrare nella sua sede attuale all'altezza di Metaurilia. L'attuale sede autostradale verrebbe convertita in

circonvallazione di Pesaro e Fano, adeguando il numero di uscite (Tavole AUA-QPRM-004/006).

Per tale soluzione il PTCP rileva numerosi vantaggi:

- assenza di interferenze per le opere d'arte o di vincoli di tipo urbanistico;
- rispetto della normativa in tema di riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- prosecuzione dell'asse a tre corsie, previsto dalla provincia di Rimini, con adeguamento dell'attuale sede solo a nord di Pesaro;
- localizzazione dei nuovi caselli in posizione più centrale ed idonea al miglioramento dei rapporti funzionali con il territorio provinciale;
- utilizzo quale circonvallazione della attuale sede dell'autostrada, già inserita nell'ambiente urbano;
- diminuzione delle problematiche legate al profilo altimetrico della attuale A14 in caso di forti nevicate (salita di Novilara);
- allentamento dell'effetto psicologico di "cappio" attorno alla città determinato dalla attuale A14, con l'inserimento della stessa nel tessuto urbano.

Tra gli svantaggi, il PTCP rileva l'occupazione di nuovi terreni, costi stimabili in almeno circa 250 milioni di Euro, e la non realizzabilità per stralci funzionali.

Secondo il PTCP, anche la realizzazione di questa ipotesi non riduce comunque la priorità dei "collegamenti interquartieri" per i centri di Pesaro e Fano, con funzioni di accessibilità urbana ed interurbana e non di variante della SS16, scartando a priori l'ipotesi di una complanare all'A14 da Pesaro a Mondolfo.

In conclusione, si può affermare che il PTCP della Provincia di Pesaro e Urbino testimonia la forte iniziativa che da tempo caratterizza la Provincia per ottenere l'arretramento dell'autostrada A14. Non vengono quindi recepite le indicazioni del PIT sulla terza corsia, ma le indicazioni relative alla necessità di approfondire il tema del decongestionamento dell'attraversamento autostradale di Pesaro e Fano, a conferma delle esigenze locali del territorio.

1.1.8 Parchi e Aree Protette

La modifica introdotta nell'ambito della galleria Novilara non interessa il sistema dei parchi e delle aree protette.

Omissis

1.1.8.1 Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo

Omissis

1.1.8.2 Rete Natura 2000

La modifica introdotta nell'ambito della galleria Novilara non interessa la rete Natura 2000.

Omissis

1.1.9 Pianificazione a Livello Locale e Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali

La verifica della coerenza del progetto con le previsioni della Pianificazione urbanistica a livello locale e rispetto ai Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali è stata condotta attraverso un'analisi sugli strumenti, vigenti e adottati, in modo da classificare le destinazioni d'uso urbanistiche e i vincoli, evidenziarne i livelli di tutela nonché analizzarne i rapporti con l'opera in progetto. L'indagine si è estesa per una fascia di 500 m ai due lati dell'autostrada.

La metodologia di analisi si è basata sull'elaborazione di una cartografia sintetica, *Tavole AUA-QPRM-007/016 Urbanistica e Vincoli*, di seguito commentate e analizzate, che riporta, secondo una legenda standardizzata:

- *Usi urbanistici*: destinazioni d'uso previste dagli strumenti urbanistici comunali;
- *Vincoli*: Aree protette e beni tutelati ai sensi del *D.Lgs del 22 gennaio 2004, n. 42*, riportati in *Tabella 2.2.5/1*.

Tabella 2.2.5/1 Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali Considerati

Nome vincolo	Provvedimento vigente	Leggi riferimento	di Fonti
<i>Beni Paesaggistici</i>	D.Lgs. 42/2004 Art. 142		
Territori costieri (300 metri dalla linea di battigia)	D.Lgs. 42/2004 Art. 142	L. 431/85	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, PRG, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
Territori contermini ai laghi (300 metri dalla linea di battigia)	D.Lgs. 42/2004 Art. 142	L. 431/85	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, PRG, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
Fiumi, torrenti, corsi d'acqua (fascia di 150 metri)	D.Lgs. 42/2004 Art. 142	L. 431/85	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, PRG, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
Foreste e boschi	D.Lgs. 42/2004 Art. 142	D.Lgs 18 maggio 2001, n. 227;	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
Bellezze Panoramiche	D.Lgs. 42/2004 Art. 142	L. 1497/39 abrogata	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
<i>Aree protette</i>			
Zone SIC e ZPS	Direttiva Habitat		Catalogazione disponibile sul sito www.minambiente.it
Parchi e riserve nazionali o regionali	Leggi istitutive		Piani Territoriali dei Parchi, Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali e Piani Paesistici Regionali
Parchi di interesse sovracomunale	Leggi regionali		Piani territoriali Provinciali e/o Regionali e Piani Paesistici Regionali, PRG
<i>Beni Culturali</i>			

Nome vincolo	Provvedimento vigente	Leggi riferimento	di Fonti
Ville, parchi, giardini	D.Lgs. 42/2004 Art. 10	L. 1089/39 abrogata	Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, Sistemi Informativi Territoriali Regionali
Zone di interesse archeologico	D.Lgs. 42/2004 Art. 10		Piani Territoriali Provinciali e/o Regionali, Piani Paesistici Regionali, Sistemi Informativi Territoriali Regionali

Le fonti delle informazioni utilizzate, relative agli strumenti urbanistici comunali e ai vincoli territoriali, paesaggistici e storico culturali, sono riportate per ciascun comune dell'Area di Studio nella *Tabella 2.2.5/2*.

Tabella 2.2.5/2 Fonti delle Informazioni

Comuni	Strumenti urbanistici
Gabicce Mare	PRG vigente approvato con D.C.C. N.62 del 08/05/2002i
Gradara	PRG vigente approvato con D.C.C. N.27 del 28/04/1998
Pesaro	PRG vigente approvato con D.C.P. N.135 del 15/12/2003
Fano	PRG vigente approvato con D.G.P. N.316 del 08/09/1998 PRG adottato con D.C.C. N.106 del 08/04/2004

Nel caso di strumenti urbanistici *in itinere* si è verificato con i tecnici urbanistici comunali la data di probabile conclusione dell'iter di approvazione del PRG adottato: nel caso di adozione nell'immediato futuro (2/3 mesi) si è scelto di rappresentare solo il PRG adottato, nel caso invece di data incerta di approvazione è stato rappresentato il PRG vigente, corredato dalle informazioni più significative tratte dal progetto adottato in corso d'approvazione, riportate in forma grafica come box di testo nelle *Tavole AUA-QPRM-007/016*.

1.1.9.1 Previsioni degli Strumenti Locali e Vincoli – Rapporti con il Progetto

Il territorio analizzato si sviluppa tra i comuni di Gabicce Mare e Fano, dal confine comunale di Cattolica alla progressiva km 145+500, fino allo svincolo per Fano presso la progressiva km 173+000, per una lunghezza totale di 27,5 km.

Nel tratto individuato si rilevano vaste porzioni di territorio a destinazione agricola e di salvaguardia paesistico-ambientale.

L'urbanizzato, composto da significative aree residenziali ed industriali con nuclei consolidati e zone di espansione, si sviluppa presso i comuni costieri di Pesaro e Fano e nei centri minori disposti lungo i crinali e i versanti collinari (Celletta San Veneranda e Novilara presso il comune di Pesaro, e Centinarola presso Fano).

Dal punto di vista delle tutele, le categorie interessate dal tracciato e vincolate ai sensi del *D.Lgs 42/2004*, si riferiscono a:

- principali corsi d'acqua, con relative fasce di rispetto fluviali, attraversati dall'autostrada nel seguente ordine da nord a sud: fosso Taviola, fiume Foglia, torrente Genica, torrente Arzilla;

- due zone archeologiche localizzate rispettivamente in località *Novilara* in comune di Pesaro e nell'area compresa tra la *SP Cerbara* e lo svincolo autostradale per Fano città, nel comune di Fano;
- una villa vincolata ubicata nel centro della località *Novilara* (comune di Pesaro);
- Parco Naturale Regionale Monte San Bartolo, tra i comuni di Gradara, Gabicce Mare e Pesaro;
- aree boscate di significative dimensioni presenti sui versanti collinari, nei dintorni del nucleo storico di Gradara e in località *Fanano*, sempre in comune di Gradara.

Nel seguito, per ogni comune interessato, verrà effettuata un'esposizione delle destinazioni urbanistiche e dei vincoli. In particolare, verranno analizzati nel seguente ordine:

- le destinazioni d'uso dell'urbanizzato, diverse da quelle agricole, interferenti con l'opera in progetto;
- i servizi sensibili (scuole, ospedali e case di cura), se presenti nell'area di studio;
- la viabilità prevista dai PRG;
- i vincoli paesaggistici e storico culturali rilevati nell'area di studio.

L'analisi terrà anche conto del grado di coerenza tra i PRG comunali e le previsioni proposte dal PTCP a livello di area vasta.

I temi relativi alle destinazioni d'uso urbanistiche e ai vincoli, per i vari comuni interessati, verranno esposti nel seguito, analizzando il tracciato da Nord a Sud.

Comune di Gabicce Mare

Omissis

Comune di Gradara

Omissis

Comune di Pesaro

Lo sviluppo del tracciato autostradale della A14 prosegue nel comune di Pesaro, estendendosi tra le progressive km 147+500 – 149+000 e 152+000 – 165+000, per un totale di 14,5 km circa.

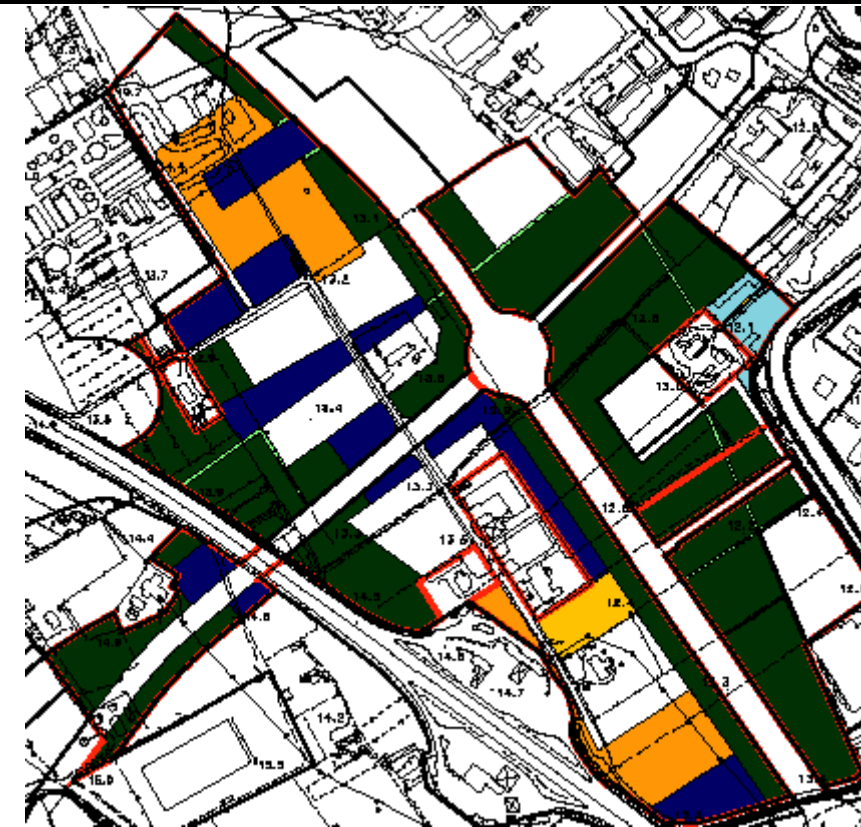
Destinazioni d'Uso da PRG

Le azioni di Piano sono inserite, a seconda del loro tema, entro specifici Schemi Direttori. Il programma, gli elementi quantitativi, planimetrici e volumetrici di molte azioni di piano sono definite da specifici Progetti Norma. Risultano di interesse per il progetto in esame:

- *Schema Direttore Interquartieri* (SD1), che prevede la realizzazione di un'infrastruttura stradale del distretto che attraversa il territorio pesarese e svolge la funzione di collegamento tra i quartieri e riconnette la SS16 a nord (Santa Maria delle Fabbrecce) con il bivio di Trebbiantico a Sud, innestandosi sulla strada Ardizio e recuperando in

parte tratti di viabilità esistenti. La nuova viabilità collega importanti attrezzature urbane. Fra i Progetti Norma compresi nello schema direttore si cita quello relativo alla Piattaforma Logistica, localizzata in prossimità del tracciato autostradale, nelle vicinanze dell'area di servizio Foglia ovest, in carreggiata nord (Tavola AUA-QPRM-012 e Figura 2.2.5/1). Il progetto prevede di organizzare le aree di sosta e di servizio in una vasta area. I parcheggi sono disposti lungo la strada di servizio della piattaforma, ove sono collocati anche i servizi. Sono previste inoltre fasce di verde pubblico a protezione sia dell'interquartieri che dell'autostrada e l'organizzazione interna dei servizi della piattaforma logistica.

Figura 0.2.5/1 Progetto Norma Piattaforma Logistica



- *Schema Direttore La nuovissima Montelabbatese e le aree produttive* (SD2), Obiettivo dello schema direttore e' definire, ubicazioni, dimensioni e caratteri delle espansioni delle aree produttive nel territorio pesarese e principalmente lungo la valle del Foglia, fissando i criteri da osservare nella loro progettazione e realizzazione. Fra i Progetti Norma compresi nello schema direttore risulta di interesse quello relativo all'area di San Lorenzino, localizzata in prossimità del tracciato autostradale, all'altezza dello svincolo di Pesaro(Tavola AUA-QPRM-011 e Figura 2.2.5/2)..L'area in generale assume un ruolo strategico sia per la riorganizzazione del sistema della mobilità che per quanto concerne l'espansione industriale-artigianale della zona di Selva Grossa. Infatti la riorganizzazione del sistema stradale sia per quanto concerne la SS. 423 che per la realizzazione del prolungamento di via degli Abeti, oltre alla vicinanza del nuovo sistema viario di ingresso e di uscita dall'Autostrada, fanno dell'area in generale un punto strategico rispetto al

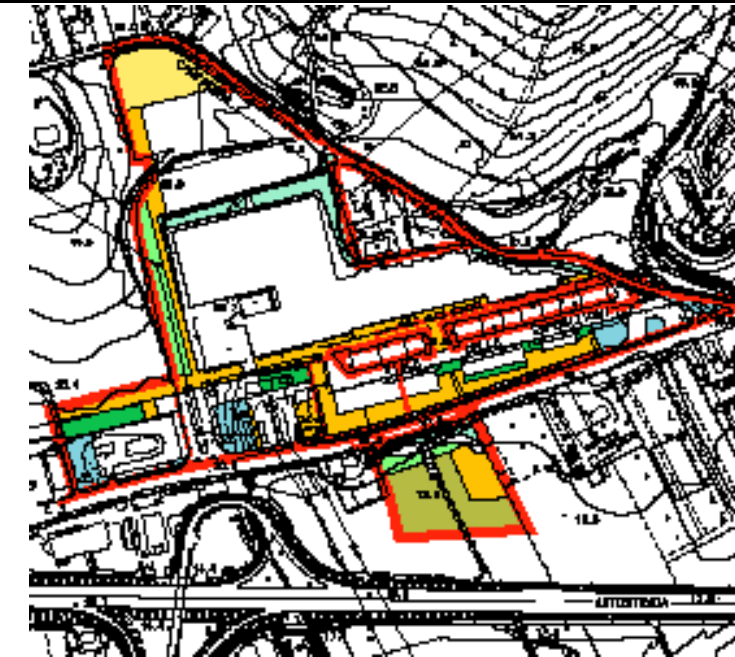
contesto generale del sistema della mobilità'. L'accesso principale all'area avverrà dalla SS. 423 Urbinate tramite una rotonda o dal prolungamento della via degli Abeti, connettendo direttamente l'area con l'Autostrada A14 e con la Montelabbatese tramite la rotonda di Selva Grossa. All'interno dell'intero comparto edificatorio il progetto prevede la realizzazione di una fascia a verde a protezione dell'Autostrada e un tratto della nuova via degli Abeti. Il Progetto dovrà infine prevedere misure di protezione dell'inquinamento acustico.

Figura 0.2.5/2 Progetto Norma San Lorenzino, area limitrofa allo svincolo di Pesaro



- *Schema Direttore La Strada dei quartieri (SD8)*, prevede la realizzazione di un'infrastruttura stradale di attraversamento del territorio pescarese e svolge la funzione di collegamento tra i quartieri e riconnette la SS 16 a nord, in località S. Maria delle Fabbrecce, con il bivio di Trebbianico a Sud, innestandosi sulla strada Ardizio e recuperando in parte tratti di viabilità esistenti. Vengono in questo modo collegate numerose attrezzature pubbliche ed interventi privati: tra cui la Fiera, il Palasport ed il parco del Caprilino. L'intento della nuova interquartieri è di diminuire il traffico che attualmente insiste sulla strada dei quartieri, consentendo un suo uso più urbano. Fra i Progetti Norma compresi nello schema direttore risulta di interesse quello relativo alla Fiera, localizzata in prossimità del tracciato autostradale, all'altezza dello svincolo di Pesaro (Tavola AUA-QPRM-011 e Figura 2.2.5/3). Obiettivo del progetto è l'ampliamento dell'attuale Fiera allo scopo di arricchire il distretto industriale di un'attrezzatura di livello superiore a quello attuale e nella quale possano svolgersi manifestazioni fieristiche frequenti anche non strettamente legate al settore del mobile. Il progetto prevede una profonda ristrutturazione degli edifici attuali della Fiera e una diversa organizzazione dei percorsi e del sistema degli accessi.

Figura 0.2.5/3 Progetto Norma Fiera



Il PRG prevede inoltre l'estensione residenziale dei quartieri:

- Santa Veneranda, ubicato in adiacenza all'autostrada al km 161, di cui si prevedono progetti di estensione residenziale del quartiere con installazione di un sistema misto di tipo residenziale, terziario, turistico, sportivo ed opere di rinaturalizzazione del corso del torrente Genica;
- Via degli Abeti, adiacente alla A14 al km 157, di cui il PRG prevede il completamento degli insediamenti residenziali nell'area del Parco Sportivo, una rotonda in Via Degli Abeti e la realizzazione di una fascia di verde a protezione dell'autostrada.

Più avanti, nei pressi della progressiva Km 164+000 in carreggiata sud, sorge il piccolo nucleo storico d'importanza provinciale di *Novilara*.

Viabilità Prevista da PRG

Il PRG non prevede la realizzazione della nuova sede della SS16 Adriatica, ma identifica, in particolare con lo Schema Direttore Interquartieri (SD1), la realizzazione di una infrastruttura stradale di collegamento fra i quartieri, come precedentemente descritto.

Vincoli Paesaggistici e Culturali

Gli elementi vincolati presenti nel territorio analizzato sono:

- alveo del fosso Taviola, esteso in direzione parallela al tracciato autostradale in carreggiata nord, tra i km 147+500 – 149 circa;
- alveo del fiume Foglia, attraversato dal tracciato autostradale all'altezza del km 158 circa;
- alveo del torrente Genica, attraversato dall'autostrada al km 161;

- edificio rurale soggetto a vincolo ai sensi del D.Lgs 42/2004 ubicato all'altezza del km 164+700 e distante circa 350 metri in direzione sud rispetto al tracciato autostradale, in adiacenza delle case Castelpecchio in località Novilara;
- la zona archeologica *Novilara*, vasta area situata a cavallo della A14 tra i km 164 – 165 circa, il cui vincolo deriva dal piano paesistico regionale, viene disciplinata dall'art. 3.1.1.2 delle Norme Tecniche del PRG di Pesaro, che, oltre a rimandare direttamente alle prescrizioni di base permanenti dell'art. 41 del PPAR, prescrivono inoltre che qualsiasi intervento comportante scavi o movimenti di terra dovrà comunque essere sottoposto all'approvazione preventiva della Soprintendenza Archeologica;
- l'area ZPS del Colle S. Bartolo e del Litorale pesarese, a circa 100 m dal tracciato, lungo la carreggiata nord all'altezza del km 148 circa.

Comune di Fano

Omissis

PIANIFICAZIONE AMBIENTALE DI SETTORE

1.1.10 Pianificazione delle Attività Estrattive

1.1.10.1 Piano Regionale delle Attività Estrattive delle Marche

Omissis

1.1.11 Pianificazione dell'Assetto Idrogeologico

La modifica introdotta nell'ambito della galleria Novilara non interessa aree soggette alla pianificazione dell'assetto idrogeologico.

Omissis

1.1.11.1 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico -Autorità di bacino interregionale Marecchia-Conca

Omissis

1.1.11.2 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) delle Marche

Omissis

**COERENZA TRA GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E ATTUALE
 PROGETTO DI RIPRISTINO AMBIENTALE DEI LAVORI IN VARIANTE
 GALLERIA NOVILARA CARR. NORD**

È stata condotta un'analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale attualmente vigenti nel contesto territoriale di riferimento, considerando la tipologia di opere previste nel Progetto di sistemazione ambientale della Galleria Novilara, le sole ancora da realizzare, ovvero opere di ricomposizione ambientale e paesaggistica della zona dell'imbocco sud della canna nord della Galleria Novilara volte a ripristinare la condizione *ante operam* dei piani e delle viste esistenti e ad inibire l'accesso percettivo del tracciato autostradale.

Gli strumenti di interesse, in particolare sono: Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR), Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTCP) e Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Pesaro, ricordando che il PRG costituisce lo strumento locale che recepisce le previsioni del PPAR e del PTCP.

Dall'analisi è emerso che tali strumenti non sono stati modificati rispetto alla data di redazione del SIA, salvo varianti locali del PRG non pertinenti l'area di interesse.

Data la tipologia di opere non sono identificabili elementi ostativi in relazione alle destinazioni d'uso/trasformazioni previste dal PRG; l'area di interesse però ricade in ambito sottoposto a vincolo archeologico, a vincolo paesaggistico ed a vincolo idrogeologico, come illustrato nella Figura seguente e spiegato nel prosieguo.

Vincolo archeologico

L'Art. 3.1.1.2 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRG prescrive che "(...) *che qualsiasi intervento comportante scavi o movimenti di terra dovrà comunque essere sottoposto all'approvazione preventiva della Soprintendenza Archeologica*".

Anche nel PPAR, l'area risulta come area di particolare interesse archeologico, per la quale si devono applicare le disposizioni previste nell'Art. 41 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA). In particolare "(...) *è ammessa l'ordinaria utilizzazione agricola dei terreni, eccetto ogni scavo o aratura dei terreni di profondità maggiore di cm. 50 che deve essere autorizzato dalla Soprintendenza Archeologica delle Marche*". La stessa Soprintendenza ha comunicato, con nota del 18/05/2016, che, in riferimento all'area interessata dal progetto, "stante la presenza della necropoli picena e di un precedente insediamento protostorico, qualsiasi azione che comporti movimenti di terra intrapresa al di fuori dell'area già interamente sbancata per la realizzazione della canna nord della galleria dovrà essere preventivamente autorizzata da questa Soprintendenza".

In proposito si evidenzia che le aree interessate dal progetto di ripristino ambientale ricadono in aree che sono già state oggetto di lavorazioni durante la realizzazione della galleria Novilara in carreggiata nord e/o del primo progetto di sistemazione ambientale non pienamente attecchito o, con riferimento all'ambito 2, localizzate nell'area interclusa tra le due carreggiate autostradali, come appare evidente nella Corografia degli interventi (elaborato GEN0002). Pertanto, l'ambito territoriale interessato dal presente Progetto di sistemazione ambientale è già stato ampiamente indagato e valutato dalla Soprintendenza in occasione di lavori, che hanno più pervasivamente interessato i terreni che saranno oggetto di messa a dimora di esemplari arborei e arbustivi, per il cui dettaglio si rimanda al quadro di riferimento progettuale.

Vincolo paesaggistico

Il fatto che l'area di intervento ricada in un'area di particolare interesse archeologico, determina il presupposto che ai sensi dell'Art. 142, comma 1, lett. m) del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., che individua "le zone di interesse archeologico" tra le aree tutelate per legge quali "Beni paesaggistici" (ai sensi dell'Art. 134, comma 1, lett. b), l'area sia vincolata paesaggisticamente.

Si rende dunque necessario adempiere a quanto previsto nell'Art. 146 "Autorizzazione paesaggistica" dello stesso Decreto.

Tuttavia, essendo gli interventi da realizzare assimilabili alla casistica di cui al punto A.14 ("sostituzione o messa a dimora di alberi e arbusti, singoli o in gruppi, in aree pubbliche o private, eseguita con esemplari adulti della stessa specie o di specie autoctone o comunque storicamente naturalizzate e tipiche dei luoghi, purché tali interventi non interessino i beni di cui all'art. 136, comma 1, lettere a) e b) del Codice, ferma l'autorizzazione degli uffici competenti, ove prevista") dell'Allegato A del DPR 31/2017 "Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata", gli stessi non sono soggetti ad autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 2, comma 1 del medesima DPR.

Vincolo Idrogeologico

L'area di intervento è soggetta a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923 e s.m.i. e dell'Art. 11 della LR n° 6 del 23/02/2005, che ha esteso la perimetrazione del vincolo a tutti i boschi delle Marche

Si rende dunque necessario ottenere il nulla osta ex Art. 7 del RD 3267/1923 (generico) presso la Regione Marche - Dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile - Direzione Protezione civile e sicurezza del territorio - Settore Genio Civile Marche Nord (DGR 1604/2020).

Nella Tabella seguente si riepilogano gli elementi di vincoli insistenti nell'area di intervento.

Aspetti vincolistici	Normativa di riferimento	Autorizzazioni da richiedere	Ente Competente
Vincolo archeologico - Aree di particolare interesse archeologico	D.Lgs. 42/04 e s.m.i., DPCM 14/02/2022, PPAR, PRG	Autorizzazione preventiva solo se al di fuori dell'area già interamente sbancata per la realizzazione della canna nord della galleria	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ancona e Pesaro e Urbino
Vincolo paesaggistico	D.Lgs. 42/04 e s.m.i. (Art. 142, comma 1, lettera m) e Art. 146), DPR 31/17	-	-

Aspetti vincolistici	Normativa di riferimento	Autorizzazioni da richiedere	Ente Competente
Vincolo idrogeologico	R.D.L. 3267/1923, DGR 1604/2020	Nulla osta ex Art. del RD. 3267/1923	Regione Marche

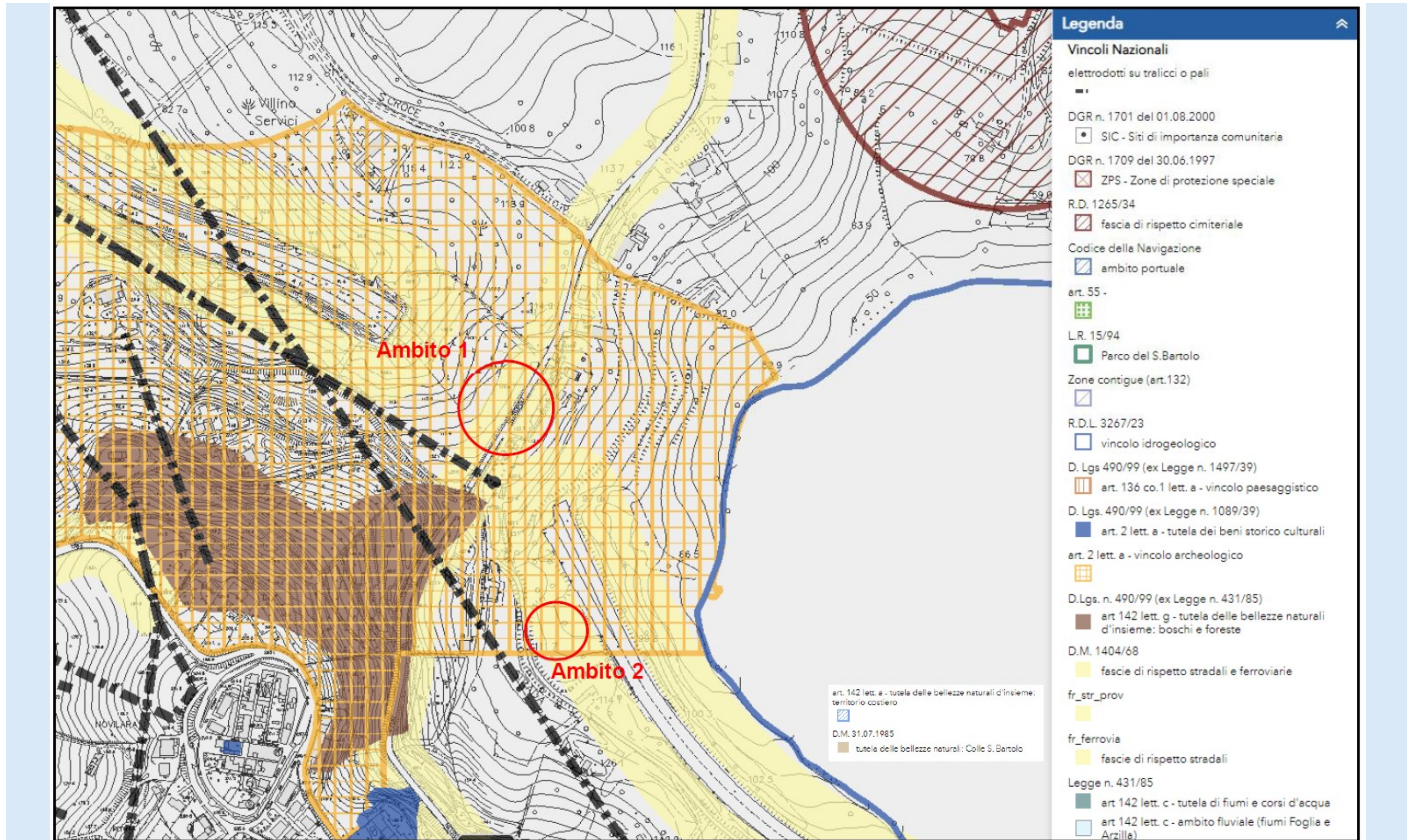


Figura 3/1 Quadro vincolistico nell'area di interesse (gli ambiti di intervento sono rappresentati con cerchi rossi) (fonte: Sistema Informativo Territoriale "SIT" del PRG del Comune di Pesaro)