



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0003533 del 14/10/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2014 - 0033336 del 16/10/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 1936 trasmissione parere n. 1619 CTVA del 3 ottobre 2014. Istruttoria VIA, autostrada A14 Bologna Bari Taranto tratto Cattolica Fano realizzazione nuovo svincolo Fano Nord, proponente Autostrade per l'Italia S.p.A.

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 3 ottobre 2014.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0262.DOC

La presente copia fotostatica composta
di N° 19 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 16-10-2014

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Parere n. 1619 del 3/10/2014

<p>Progetto:</p>	<p>Istruttoria di VIA</p> <p><i>Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto - Tratto Cattolica - Fano - Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord (VIP_1936)</i></p>
<p>Proponente:</p>	<p><i>Autostrade per l'Italia S.p.A.</i></p>

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including 'PS' and various illegible marks.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota prot. n. ASPI/RM/04/06/2012/0012465/EU, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 06/06/2012, con prot. n. DVA-2012-0013727, con la quale la Società Autostrade per l'Italia S.p.A, con sede legale in Via Bergamini, n. 50 - 00159 Roma, P.IVA: 07516911000, ha presentato, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), l'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) e della Valutazione di Incidenza (V.I.), ai sensi del D.P.R. 357/1997, relativa al progetto "Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto – Tratto Cattolica - Fano – Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord";

VISTA la nota, prot. DVA-2012-0014782 del 19/06/2012, acquisita al prot. CTVA-2012-2198 del 19/06/2012, con la quale la Direzione per le Valutazioni Ambientali ha comunicato l'avvio dell'istruttoria, e la nota prot. DVA-2012 del 25/06/2012, acquisita al prot. CTVA-2012-2371 del 03/07/2012, con la quale la medesima Direzione ha inviato la relativa documentazione alla Commissione VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248" e in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, Legge n. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" e in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, Legge n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" e in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/112/2011 del 19 luglio 2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

PRESO ATTO che La pubblicazione dell'annuncio relativo all'istanza di valutazione di impatto ambientale ed il conseguente deposito degli atti per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 6 giugno 2012 sui quotidiani "La Repubblica" e "Corriere Adriatico".

PRESO ATTO che sono pervenute le seguenti osservazioni da parte di terzi interessati:

Osservazioni	Protocollo	Contenuto
Osservazione dell'associazione Lupus in Fabula e Varie Associazioni Ambientaliste	DVA-00-2013-0004435del19/02/2013	Critica sull'utilità economica dell'opera rispetto alla perdita dei valori ambientali e paesaggistici che comporta. Contrasti con gli obiettivi del PRG di Fano, la rete natura 2000 e il DPGR Marche n. 668 del 3.8.1981. A causa della crisi economica, la strada di collegamento tra il nuovo svincolo e la SS16, pensata per scaricare il traffico a Nord dell'abitato di Fano, non si farà mai col rischio di scaricare tutto il traffico proveniente dal nuovo casello su una rete viaria inadeguata verso il centro dell'abitato. Inoltre, l'esigenza di togliere dalla SS16 una parte del traffico, creando una circonvallazione esterna tra Pesaro e Fano si scontra con la

		<p>salvaguardia dell'area che è stata vincolata (DPGR Marche n. 668 del 3.8.1981 - L. 1497) con gli obiettivi di conservare le caratteristiche agricole naturali e il profilo paesaggistico e ambientale dell'area.</p> <p>Richiesta della realizzazione delle bretelle di collegamento che fanno parte delle opere di compensazione della A14, per liberare il centro di Fano da una parte del traffico, e dell'individuazione di un'area diversa non vincolata per la realizzazione di uno svincolo e comunque della riduzione delle dimensioni del parcheggio e delle strutture delle superfici stradali.</p>
Osservazione della Ditta Castracane degli Antelminelli Castruccio Annamaria	DVA-00-2013-0009421 del 23/04/2013	Richiesta di ripristino del piano campagna e un nuovo accesso al fondo nell'area risultante dalla demolizione del vecchio cavalcavia lato Fenile e riconsegna dell'area al vecchio proprietario con permuta a pari valore di indennizzo di esproprio.
Osservazione del Sig. Francesco Ferri	DVA-00-2013-0013466 del 10/06/2013	Richiesta di tenere conto nel calcolo dell'indennità di esproprio di una perdita del valore venale della propria abitazione adiacente all'area di progetto, per oltre il 50% e richiesta di realizzazione di barriere contro il rumore.
Osservazione dei Sigg. L.Della Santa, M.Rosati, M.Talamelli, G.Urani, G.Urani, S.Urani, A.L.I. Germano, S.Marini, A.M. Pigna, D.Pigna	DVA-00-2013-0014174 del 18/06/2013	Richiesta di ricollocazione dello svincolo in aree non vincolate, critica sulla mancanza del rispetto dei rapporti costi benefici a causa dell'elevato valore degli espropri, in subordine, richiesta di modifica progettuale dell'area di servizio. Presenza nell'area di riporti di materiali di risulta di cui non sono note le caratteristiche, utilizzati per la chiusura di una preesistente cava di terreno per fornace di laterizi che rende inidonea la costruzione del progetto o comunque aggrava gli oneri di realizzazione per la bonifica.
Osservazione di Vari Cittadini di Fano	DVA-00-2013-0014243 del 19/06/2013	Critiche all'amministrazione comunale che accetta il progetto della soc. Autostrade per l'Italia, nonostante la contrarietà della Sovrintendenza. Rilevanza degli impatti sulle componenti ambientali. Volontà non dichiarata di una futura urbanizzazione dell'area servita dal nuovo casello. Impossibilità della via Trave, larga 5m di accogliere il traffico proveniente dal nuovo casello
Osservazione della Sig.ra Ilaria Nucera	DVA-00-2013-0014343 del 19/06/2013	Richiesta di scegliere la variante di progetto "soluzione 2, ottimizzazione 1" e di scartare le altre ipotesi, come minore impatto per il paesaggio e l'ambiente.
Osservazione del Sig. Ludovico Pignatti Morano	DVA-00-2013-0014426 del 20/06/2013	Disappunto per lo scarto della "soluzione 2, ottimizzazione 1" e "soluzione 2 alternativa Nord", ritenute migliorative del progetto.
Osservazione del Movimento 5Stelle di Fano	DVA-00-2013-0014601 del 24/06/2013	<p>Impatti generati dall'incremento del traffico dei mezzi pesanti e leggeri - mancata programmazione dei collegamenti della viabilità locale. Utilizzo di un modello di monitoraggio che non rappresenta la realtà poiché mancano indagini sugli impatti cumulativi delle singole opere infrastrutturali.</p> <p>Mancano valutazioni dei rischi da inquinamento per alcuni recettori sulle strade classificate come urbane, di connessione alla SS 16 (Via Trave e via Modigliani). Non sono state tenute conto le nuove mobilità che verranno create dalla realizzazione del nuovo svincolo. Carezza di sicurezza delle strade coinvolte. Richiesta di compensazione con servizio gratuito tra i due caselli Fano Nord e Pesaro Sud.</p>

Osservazione della Regione Marche: verbale Conferenza dei Servizi con allegato Osservazioni	DVA-00-2013-0015327 del 28/06/2013	Oltre alle osservazioni già pervenute al MATTM, richiesta di approfondimenti dell'Autorità di Bacino su un tratto a monte dell'area di deposito AD01 e sulle previsioni progettuali di difesa spondale in sinistra idrografica del torrente Arzilla. Rilievi dell'ARPAM sulle criticità di impatto sulle componenti ambientali. Sono pervenute le controdeduzioni alle osservazioni in conferenza di servizi da parte della soc. Autostrade per l'Italia con prot. CTVA-2013-4474 del 12/12/2013.
Osservazione del Movimento 5Stelle di Fano - Sig. Hadar Omiccioli in data 19/11/2013	DVA-00-2013-0026522	La mancata realizzazione dell'ultimo tratto della interquartieri di collegamento finale tra via Trave e la SS 16 crea lo sbocco del traffico proveniente dal nuovo casello sulle strade esistenti e impatti cumulativi non valutati nello studio di impatto ambientale. Richiesta di organizzazione di un incontro per esporre le contrarietà, che non è stato ritenuto opportuno in vista di un avviso contrario al progetto anche da parte della Commissione VIA e VAS.
Osservazione dell'Associazione La Lupus in Fabula in data 28/01/2014	DVA-00-2014-0002118	Contro la compromissione dei valori paesaggistici dell'area, richiesta di unificazione dei due progetti di Fano Nord e Pesaro Sud, quest'ultimo non presentato al MATTM. Richiesta di conclusione del procedimento con esito negativo.
Osservazione degli Avv.ti L.Ruggeri, R.Pazzi, P.Fumelli in data 18/03/2014	DVA-00-2014-0007457	Inerente i lavori di realizzazione della canna Nord della Galleria Novillara.
Osservazione del Sig. Giuliano Giuliani in data 09/09/2014	DVA -2014-0028595	Inerente l'interferenza del Casello autostradale con il vincolo paesaggistico e con il SIC <i>Corso dell'Arzilla</i>

PRESO ATTO che con nota prot. 0468423 R_MARCHE/GRM/VAA7P del 02/07/2012, inviata alla Commissione VIA e VAS con nota prot. DVA-2012-17069 del 16/07/2012 e acquisita con prot. CTVA-2012-2560 DEL 17/07/2012, la Regione Marche ha evidenziato il concorrente interesse regionale e con nota, prot. 0468393 R_MARCHE/GRM/VAA7P del 02/07/2012, acquisita dalla Commissione VIA e VAS con prot. CTVA-2012-2441 del 09/07/2012, la medesima Regione Marche ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo per l'espressione del parere regionale di VIA, riservandosi la possibilità di convocare una specifica conferenza di servizi ai fini istruttori;

VISTA la documentazione ricevuta, che si compone dei seguenti elaborati:

- Progetto definitivo;
 - Studio di impatto ambientale;
 - La seguente documentazione amministrativa in versione cartacea:
 - Fotocopia dell'avviso al pubblico del deposito del progetto pubblicato sul quotidiano "La Repubblica" del 06/06/2012;
 - Fotocopia dell'avviso al pubblico del deposito del progetto pubblicato sul quotidiano "Corriere Adriatico" del 06/06/2012;
 - Elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta, assenti acquisiti e da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio dell'opera in oggetto;
 - N. 1 copia della documentazione suddetta in formato elettronico (CD).
- VISTA** la nota prot. DG/PBAAC/34.19.04/9356/2012 del 28 marzo 2012, acquisita al prot. CTVA-

CONSIDERATO che:

- il giorno 21.09.2012 presso la sede del MATTM, ha avuto luogo la riunione preliminare tra il gruppo istruttore e i rappresentanti della Regione Marche, del Ministero per i beni e le Attività Culturali, della Società Autostrade per l'Italia e dei progettisti. In tale occasione il dirigente regionale ha consegnato alla Società Autostrade per l'Italia SpA ed al gruppo istruttore una copia del verbale, comprensiva degli allegati, della Conferenza di Servizi svoltasi il 18/09/2012 presso la Regione Marche; il rappresentante del MIBACT ha portato a conoscenza il parere critico sul progetto della Soprintendenza per i beni Architettonici delle Marche - Ancona a causa della situazione vincolistica dell'area oggetto di intervento, con richiesta di modifiche sostanziali, espresso con nota prot. n. 13304 del 14.08.2012 nell'ambito dell'istruttoria, successivamente inviato formalmente alla Commissione VIA e VAS con Prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/2079/fascicolo n. 1648 del 23 gennaio 2013, acquisito al prot. n. CTVA-2013-318 del 25/01/2013;
- il giorno 08.11.2012, il gruppo istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ha effettuato un sopralluogo nell'area oggetto di intervento, al quale hanno partecipato il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, la Soprintendenza per i beni Architettonici delle Marche - Ancona, la Regione Marche e la Società Autostrade per l'Italia S.p.A;
- il giorno 14.12.2012 si è svolta una ulteriore riunione presso il MATTM, alla quale hanno partecipato il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, la Soprintendenza per i beni Architettonici delle Marche - Ancona, la Regione Marche e la Società Autostrade per l'Italia S.p.A;

VISTA la nota PF VAA prot. n. 0029365/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 14.01.2013, della Regione Marche con la quale la medesima Regione ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed agli Enti coinvolti nel procedimento il verbale della Conferenza di Servizi che si è svolta il giorno 18/09/2012 comprensivo degli allegati acquisiti in sede di verbale e contestuale richiesta di integrazioni e controdeduzioni alle osservazioni;

VISTA la nota prot. CTVA-2013-373 del 30/01/2013, con la quale la Commissione VIA e VAS ha chiesto di acquisire integrazioni ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie, e la nota U.prot.DVA-2013-0003626 del 12.02.2013 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso la richiesta di documentazione integrativa alla Società Autostrade per l'Italia Spa ed agli Enti coinvolti nel procedimento;

VISTA la documentazione integrativa inviata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.a., con nota prot. n. 7010/EU/ASPI/RM del 12.04.2013, assunta al prot. DVA2013-9059 del 18/04/2013, trasmessa alla Commissione VIA e VAS con prot. DVA-2913-11139 del 14/05/2013 e acquisita al prot. CTVA-2013-1717 del 20/05/2013;

PRESO ATTO che a seguito delle modifiche progettuali apportate al progetto iniziale, la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione per la pubblica consultazione, è avvenuta sui quotidiani "La Repubblica" e "Corriere Adriatico" del 13.04.2013;

VISTA la nota prot. 0434111 del 27/06/2013, trasmessa per posta elettronica certificata e assunta al prot. DVA-2013-15327 del 28/06/2013, inviata alla Commissione VIA e VAS con nota pot. DVA-2013-15497 del 02/07/2013 e acquisita con il prot- CTVA-2013-2358 del 03/07/2013, con la quale la Regione Marche ha trasmesso il verbale della Conferenza di Servizi del 18/06/2013, presso la Regione Marche e le osservazioni presentate dal Sig. Pignatti e dalla Sig.ra Nucera;

CONSIDERATO che con nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, U.prot CTVA-2013-0002335 del 01.07.2013, è stata convocata per il giorno 04.07.2013, una riunione per esaminare lo stato di avanzamento istruttorio;

PRESO ATTO che la Regione Marche con nota prot. n. 656608/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 02.10.2013, ha inoltrato una richiesta di sollecito alla Società Autostrade per l'Italia Spa, sia per la trasmissione delle controdeduzioni alle osservazioni che per i chiarimenti emersi in sede di Conferenza dei Servizi svoltasi il 18.06.2013;

PRESO ATTO che il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del turismo, Direzione Generale per il

Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee Servizio IV "Tutela e Qualità del Paesaggio", con nota DG/PBAAC/34.19.24/0026978 del 15.10.2013, assunta al prot. DVA-2013-23665 del 16/10/2013, ha trasmesso il proprio parere contrario alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Fano Nord in quanto, se realizzato, altererebbe lo stato dei luoghi e i valori paesaggistici dichiarati con D.M. del 25 agosto 1965;

PRESO ATTO che la Società Autostrade per l'Italia Spa, con nota ASPI/RM/02.12.13/0023988/EU acquisita dalla Commissione VIA e VAS con prot. CTVA-2013-4474 del 12/12/2013, ha trasmesso le risposte alle osservazioni pervenute ed ha fornito chiarimenti tecnici ai fini istruttori;

PRESO ATTO che la Regione Marche con Decreto n. 70/VAA del 30.06.2014, acquisito al prot. DVA-2014-0022170 del 04/07/2014, ha espresso il parere ai sensi dell'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. n. 152/2006, e successive modificazioni, favorevole con prescrizioni;

CONSIDERATO che lo svincolo di Fano Nord di cui alla presente istanza fa parte delle opere di compensazione chieste in conferenza di servizi di approvazione dei lavori di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14, compreso tra le località di Cattolica (RN) e Fano (PU). Tale progetto ha avuto già l'autorizzazione VIA statale con decreto VIA n. 1249 del 28/11/2006; Le opere compensative riguardano cinque interventi, di cui lo svincolo rientra nelle competenze dello Stato e gli altri rientrano nella competenza della Regione Marche e riguardano strade provinciali. Più precisamente le opere compensative prescritte all'interno del territorio comunale di Fano si riferiscono ai seguenti cinque interventi:

- **NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD:** trattasi della nuova stazione di svincolo, ubicata in località Fenile, al Km 169+800 della A14. Il tratto autostradale oggetto dell'intervento di ampliamento per l'inserimento delle corsie specializzate è lungo circa 1,2 km;
- **BRETELLA DI COLLEGAMENTO S.P.45 - S.P.3:** trattasi di infrastruttura stradale di categoria C1 a unica carreggiata con due sensi di marcia, asse di connessione tra la S.P.3 Flaminia e S.P.45 Carignano; quest'ultima è collegata mediante rotatoria al piazzale di stazione del nuovo svincolo di Fano Nord ed è lunga 1,3 km circa;
- **BRETELLA DI COLLEGAMENTO S.P.3 – VIA CAMPANELLA:** trattasi di infrastruttura stradale di categoria C1 a unica carreggiata con due sensi di marcia, asse di connessione tra la S.P.3 Flaminia e via Tommaso Campanella. La bretella è composta da due rami per una lunghezza totale di 1,1 km circa;
- **ADEGUAMENTO DEL COLLEGAMENTO TRA SVINCOLO FANO ESISTENTE E SS73BIS:** trattasi di interventi di adeguamento e miglioramento del nodo di svincolo esistente tra la S.S 73 bis (E78) Fano-Grosseto, lo svincolo di Fano esistente (che non viene modificato) e la viabilità locale, tramite l'integrazione del sistema con nuovi rami di collegamento e rotatorie;
- **BRETELLA SUD DI FANO :** trattasi di infrastruttura stradale di categoria C1 a unica carreggiata con due sensi di marcia, asse di collegamento tra la viabilità che costeggia l'aeroporto di Fano, anch'essa riqualificata a sezione tipo C1 e direttamente connessa al sistema di rotatorie previsto in corrispondenza del casello di Fano esistente, e la S.P. 16 Orcianese. La bretella è composta da tre rami per una lunghezza totale di 2,8 km circa;

CONSIDERATO che:

- il progetto dello svincolo è ubicato nel Comune di Fano (provincia di Pesaro), al Km 169+800 dell'Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto e comprende un'area di pedaggio, un parcheggio e gli interventi di collegamento alla viabilità ordinaria. Lo schema funzionale dello svincolo è del tipo a "trombetta" con quattro rampe di tipo monodirezionale, connessione diretta alla carreggiata Sud e indiretta alla carreggiata Nord, ed una rampa bidirezionale, sovrastante la A14, che realizza il collegamento con le rampe di ingresso/uscita in direzione Nord;
- nell'ambito dell'istruttoria è stata dedicata particolare attenzione alla effettiva necessità della realizzazione dello svincolo in progetto, anche in considerazione della distanza tra gli svincoli esistenti;

- è stato chiesto, nell'ambito delle integrazioni di illustrare i rapporti, le distanze e le connessioni, anche in ordine ai volumi di traffico attesi, tra i due svincoli di Fano, quello esistente e quello Nord, nonché con l'eventuale svincolo di Pesaro Sud, del quale si dovrà chiarire la possibilità di realizzazione, nell'ambito dei programmi della Società Autostrade per l'Italia S.p.A, in quanto in sostituzione dello svincolo di Pesaro Centro, respinto dal decreto VIA n. 1249 del 28/11/2006 nell'ambito del progetto di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14 tra Cattolica e Fano;

VALUTATO che:

- tra lo svincolo di Fano Sud ed il nuovo svincolo di Fano Nord vi è una distanza sull'asse autostradale pari a 4,300 km mentre percorrendo la viabilità ordinaria potenziata dalle nuove bretelle vi è una distanza pari a 7,300 km (da casello a casello), per una differenza di percorrenza di soli 3 km; Sulla viabilità ordinaria, la realizzazione delle bretelle, di cui alle opere compensative già valutate positivamente a fini ambientali da parte della Regione Marche, consente la creazione di un corridoio tangente all'urbanizzato di Fano ma ad esso esterno; tale corridoio giace parallelo all'asse autostradale;
- tra le opzioni di collegamento del nuovo svincolo alla viabilità esistente, la più importante e più fattibile è quella che prosegue dapprima sulla via Trave (con sezione della carreggiata di circa 5,00 m in tessuto edificato a margine, con sosta parallela in alcuni tratti e senza marciapiedi), poi sulla via della Giustizia per immettersi sulla via Roma ed innestarsi poi sulla S.S.16; tuttavia tale collegamento è anche quello che comporta la canalizzazione dei flussi di traffico provenienti dal nuovo casello verso l'attraversamento di diversi quartieri del centro di Fano;
- la nuova soluzione progettuale scelta nell'ambito della documentazione integrativa, come trasmessa con nota ASPI/RM/12.04.13/0007010/EU, è stata "ottimizzata" a seguito dei sopralluoghi, degli incontri con la Commissione VIA e VAS, la Regione Marche e con altri Enti e delle richieste di integrazione della Commissione VIA e VAS. Tale ottimizzazione minimizza l'impatto sul territorio in termini di occupazioni di aree e consente di conservare maggiormente lo stato dei luoghi, mantenendo in gran parte le alberature esistenti. Ciò nonostante e nonostante le migliorie sulle opere, di collegamento alla viabilità esistente, permangono tutte le criticità in ordine al passaggio dei flussi di traffico dal centro edificato di Fano e l'incidenza sui vincoli ambientali e paesaggistici esistenti;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che l'analisi degli strumenti di pianificazione ha esaminato i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativamente alla scala locale e alla scala territoriale vasta; il quadro di pianificazione è stato completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette presenti nell'area vasta su cui insiste l'intervento; sono stati individuati i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai seguenti piani:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica; Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR); Piano Regionale delle Attività Estrattive; Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici regionali; Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche; Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTC); Piano Provinciale delle Attività Estrattive; Piano Regolatore Generale del Comune di Fano (PRG);
- l'analisi degli strumenti di pianificazione effettuata dalla società Autostrade per l'Italia non ha evidenziato situazioni di particolare conflitto tra l'opera in progetto ed il sistema degli usi programmatici del suolo, basandosi sul fatto che il progetto presenta un tracciato simile a quello delle previsioni programmatiche del Piano Regolatore Generale del Comune di Fano;
- in merito ai vincoli presenti nell'area vasta, il nuovo svincolo di Fano Nord interessa il perimetro del SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla e pertanto è stato effettuato e pubblicato uno studio di incidenza ai fini della valutazione di incidenza; lo studio effettuato non ha rilevato incidenze significative;

VALUTATO che:

Parere

- nell'ambito delle integrazioni prodotte la società Autostrade per l'Italia ha confermato che rientra tra i propri programmi la successiva realizzazione dello svincolo di Pesaro Sud in località Santa Veneranda, in quanto in sostituzione dello svincolo di Pesaro Centro, respinto dal decreto VIA n. 1249 del 28/11/2006, nell'ambito del progetto di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14 tra Cattolica e Fano; la coesistenza di 4 svincoli tra le due città di Pesaro e Fano a distanze minime l'uno dall'altro, si tradurrebbe ad un consumo inopportuno di suolo che non corrisponde alle reali esigenze del territorio;
- in merito all'incidenza dello svincolo di Fano nord sui volumi di traffico e dei quartieri nord e delle aree urbane a ridosso del centro storico di Fano, l'analisi dei percorsi evidenziati chiarisce l'importanza del ruolo della bretella di collegamento tra la SP45 e la SP3 (via Flaminia) e, con riferimento alla viabilità esistente, rileva che i tragitti interessino principalmente l'asse urbano di via Flaminia - via Roma e quello della SP45 che, in penetrazione alla città, prende il nome di via Trave;
- si prevede un incremento del carico veicolare sulla SP 45 nel tratto urbano di via Trave, stimato dalla società Autostrade per l'Italia al massimo del 8 per cento in periodo estivo. Tale aggravio si ritiene tuttavia dalla società Autostrade per l'Italia transitorio, in attesa della realizzazione dell'anello tangenziale di Fano, previsto nel Piano Regolatore vigente, che dovrà collegare direttamente la SS16 alla SP45 e bypassare il centro storico. Il programma pluriennale di attuazione del PRG per il quadriennio 2009/2014 prevede l'avvio della realizzazione di un primo tratto di tale intervento stradale tratto via Roma - via Trave, ma non esistono indicazioni e finanziamenti sulla reale realizzazione dell'opera;
- inoltre, le analisi effettuate dalla società Autostrade per l'Italia sulla ripartizione dei flussi di traffico evidenziano una minore attrattività del percorso lungo la viabilità extraurbana del lungomare che portano a considerare improbabile il percorso lungo la SS16 in attraversamento all'urbanizzato di Fano lungo via Trave. Ciò contraddice, tuttavia, l'usanza comune sostenuta dai locali circa il collegamento primario tra Pesaro e Fano attraverso la viabilità extraurbana del lungomare;
- in merito alle destinazioni funzionali e le previsioni comunali, lo studio effettuato rileva che, in prossimità dello svincolo, il Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Fano non presenta aree con previsioni di trasformazione urbanistica in quanto vi sono solo aree agricole vincolate "E2" ed "E4"; per una fascia di rispetto di almeno 2 km non vi sono previsioni urbanistiche di trasformazione. L'unica eccezione è costituita dall'area con destinazione "D4" nel PRG vigente a ridosso del progettato casello autostradale per la quale si prevede una riconversione del volume esistente. Infatti su tale area, dove si svolge un'attività produttiva/commerciale di materiale edile, insiste un capannone che dovrà essere oggetto di demolizione e riqualificazione con la previsione urbanistica a carattere direzionale e commerciale;
- al momento, tale area non è stata oggetto di alcun Piano di attuazione, e di conseguenza non è noto alla società Autostrade per l'Italia quale possa essere l'effettiva destinazione d'uso finale del comparto, tuttavia, risulta lo svolgimento di una procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS per una possibile variante al PRG che dovrebbe permettere un ampliamento dell'area per permettere la realizzazione di un maggior numero di posteggi, senza modifiche alle superfici edificabili;
- tuttavia, anche in considerazione di quanto appreso dalle osservazioni, dal sopralluogo e soprattutto dalla soprintendenza locale e dalla Regione Marche, esiste un serio pericolo dell'ampliamento dell'urbanizzato nelle aree agricole intorno allo svincolo, in variante al PRG. Lo svincolo creerà senz'altro un punto di attrazione e agevolazione dell'ingresso-uscita autostradale per nuove attività industriali o residenziali che potrebbero insediarsi nei terreni limitrofi, anche in considerazione dei collegamenti tra l'autostrada e le nuove bretelle e circonvallazioni. Ciò andrebbe ad incidere pesantemente sui vincoli paesaggistici della zona;
- infatti, nelle aree interessate dal nuovo svincolo di Fano esiste una severa situazione vincolistica. Le aree sono state dichiarate di notevole interesse pubblico con DM 25 agosto 1965 - comune di Fano - zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla. Si tratta quindi di aree vincolate *ope legis* ai sensi dell'articolo 142 del decreto legislativo n. 42 del 2004, comma 1, lettera

c) (corso del Torrente Arzilla), al quale di sovrappongono i vincoli ai sensi dell'articolo 136 dello stesso codice;

- si rileva una incompatibilità dello svincolo con il Piano Paesaggistico Ambientale Regionale adottato con delibera regionale n. 4127 del 13-07-1987 e approvato con delibera regionale n. 197 del 03-11-1989. Infatti è presente una interferenza diretta del progetto rispetto alle aree B, considerate di rilevante valore, per l'alto valore del rapporto architettura-ambiente del paesaggio e delle emergenze naturalistiche caratteristiche della Regione. Il nuovo svincolo intercetta l'area B Trebbianico - Candelara-Rosciano;
- inoltre, l'area, per lo più pianeggiante, risulta quale area "V", altamente visibile sia dai percorsi esistenti che dalle emergenze collinari limitrofe. L'impatto è ancora più aggravato dal fatto che lo svincolo si aggiunge alle altre opere viarie delle bretelle di collegamento che insistono sulla medesima area, la cui valutazione ambientale rientra nella competenza della Regione Marche e che si ritengono da tutti i cittadini e le autorità locali, compresa la Sovrintendenza locale, indispensabili per il decongestionamento dal traffico del centro di Fano; su tali bretelle la Regione Marche ha espresso parere di compatibilità ambientale con Decreto n. 11/VAA del 28.02.2013;

in merito al QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che in merito alle caratteristiche dell'opera:

- lo svincolo di Fano Nord, presenta schema funzionale di tipo a "trombetta" con quattro rampe di tipo monodirezionale, connessione diretta alla carreggiata sud e indiretta alla carreggiata nord, e una rampa bidirezionale sovrappassante la A14, che realizza il collegamento con le rampe ingresso/uscita. Tutte le rampe si sviluppano in rilevato. La prima soluzione presentava anche due rotatorie di smistamento del traffico;
- le sezioni tipo del primo progetto presentato prevedono per le rampe monodirezionali, un pavimentato da 8,00 m ripartito in una corsia di marcia di 4,00 m, banchina in sinistra da 1,50 m e in destra da 2,50 m. La rampa bidirezionale presenta un pavimentato da 10,50 m ripartito in due corsie da 3,75 m e banchine da 1,50 m; l'arginello ha dimensioni pari a 1,30 m. In corrispondenza delle corsie di immissione/diversione la carreggiata autostradale è composta da 0,70 m di banchina, corsia di marcia lenta, marcia normale e sorpasso da 3,75 m, corsia di immissione o diversione da 3,75 m, banchina da 2,50 m, arginello da 1,30 m;
- il nuovo progetto dello Svincolo Autostradale di Fano Nord presentato nell'ambito della documentazione integrativa di aprile 2013 e definito come "Soluzione 1 - ottimizzazione 2", è collocato sempre alla progressiva 169+800. Si configura sempre come uno svincolo a "trombetta" con il piazzale d'esazione sul lato Carreggiata Sud, ed opera di scavalco a tre luci per collegarsi alle rampe sul lato carreggiata Nord. La sezione trasversale delle rampe prevede una corsia di 4.00 metri, banchina in sinistra da 1.00 metri e banchina in destra da 1.50 metri. L'immissione/diversione sull'autostrada avviene con una corsia specializzata da 3.75 metri e banchina in destra da 2.50 metri;
- la revisione effettuata, costituendo un'ottimizzazione del precedente progetto pubblicato non introduce nessuna modifica agli altri elementi progettuali quali gli aspetti geologico-geotecnici, idraulici e di cantierizzazione; pertanto per tutti questi aspetti si è rimandato al progetto definitivo pubblicato a giugno 2012;

CONSIDERATO che sono state elaborate le seguenti soluzioni alternative con l'intento di esaminare diverse ipotesi di configurazione dello svincolo, per venire incontro ad esigenze di carattere funzionale e ambientale:

- **SOLUZIONE 1** Primo progetto definitivo pubblicato (progetto PD). Ubicazione del piazzale di esazione in corrispondenza della carreggiata Sud. Il casello è collegato alla viabilità locale tramite due rotatorie e il parcheggio di corrispondenza offre 207 posti auto e 16 posti autobus. Si fa presente che questa soluzione è stata sviluppata di concerto con il Comune di Fano e gli Enti locali, tanto che il progetto preliminare presentato è già stato approvato con Delibera di Giunta Comunale del 24/02/2010;

- **SOLUZIONE 1 - Ottimizzazione 1.** Questa soluzione prevede, rispetto al PD, un'ottimizzazione del parcheggio di corrispondenza (riduzione degli stalli di sosta a 131 posti auto) e spostamento dello stesso nell'area interclusa tra la nuova viabilità e la SP45;
- **SOLUZIONE 1 - Ottimizzazione 2.** Tale soluzione costituisce un'ulteriore ottimizzazione del progetto presentato, al fine di contenere l'impatto dell'opera sul territorio: è prevista una sola rotonda di collegamento, un'ulteriore riduzione dell'area di parcheggio a 42 posti auto, un lieve spostamento del piazzale che consente di preservare i filari di alberi interessati dalle prime due soluzioni. Questa è la soluzione adottata in via definitiva, diventata oggetto delle integrazioni e di cui sono stati pubblicati gli aggiornamenti progettuali (elaborati di progetto consistenti in Planimetria, profilo e sezioni, oltre che il piano particellare di esproprio);
- **SOLUZIONE 2 - Alternativa a nord.** Per salvaguardare l'area a sud dell'autostrada, che attualmente è a destinazione prettamente agricola, come da esplicita richiesta del MIBAC, è stata valutata la possibilità di posizionare il casello a nord dell'autostrada, in una zona più urbanizzata (presso la località Belgatto). Per il collegamento alla viabilità locale è prevista una rotonda di collegamento; per il corretto inserimento della stessa è necessaria una deviazione di un tratto di 500 metri della SP45;
- **SOLUZIONE 2 - Ottimizzazione 1.** Un'ulteriore miglioramento della precedente soluzione prevede di modificare la disposizione del casello affiancandolo all'A14; il collegamento alla viabilità locale è garantito da due rotonde, di cui una sulla nuova bretella SP45-SP3 che viene adeguata spostandola verso il corso dell'Arzilla;

VALUTATO che:

- la soluzione alternativa prescelta, **SOLUZIONE 1 - Ottimizzazione 2**, riduce di molto gli impatti in ordine al consumo di suolo; tale soluzione cerca di venire incontro alle richieste degli enti emerse sia nella conferenza di servizi convocata dalla regione Marche, sia nel sopralluogo e nelle riunioni, con particolare riguardo alla richiesta di spostamento del parcheggio ed ottimizzazione dello stesso per ridurre l'occupazione del territorio oltre a mantenere il filare di alberature presente; inoltre, il progetto segue e adegua il più possibile la viabilità esistente per minimizzare gli impatti sulle proprietà e mantenere gli accessi;
- lo studio effettuato rileva che l'alternativa zero (assenza dello svincolo di Fano Nord) vedrebbe inevitabilmente, in particolare grazie alla bretella di collegamento tra la SP45 e l'asse via Flaminia – via Roma una chiara diminuzione dei transiti lungo il tratto urbano della SP45, cioè via Trave, quantificabile approssimativamente in circa il 40%. Tale percentuale evidenzia anche numericamente quanto incide il nuovo svincolo sulla viabilità urbana di Fano;

CONSIDERATO che in merito alla cantierizzazione:

- le aree di cantiere sono state localizzate in un'unica area denominata CA01 situata tra il nuovo Svincolo di Fano Nord e la carreggiata sud dell'A14, che ospita il campo base, un cantiere operativo e un'area per la caratterizzazione delle terre. L'area è raggiungibile direttamente dall'autostrada e dalla viabilità locale. La localizzazione delle aree di cantiere non presenta situazioni di particolare incoerenza con le destinazioni funzionali e le previsioni del PRG;
- il campo base, di superficie pari a 4.000 mq, ospita: gli uffici, i dormitori, i parcheggi, tettoie ed eventuale mensa; il cantiere operativo, di superficie pari a 6.000 mq, ospita: area di stoccaggio all'aperto, uffici, parcheggi e tettoie/capannoni da adibire ad eventuale officina al coperto; l'area adibita alla caratterizzazione delle terre ha una superficie totale di circa 2.200 mq, si prevede completamente impermeabilizzata sul fondo, in modo da evitare eventuali inquinamenti del sottosuolo, ed è dotata di un impianto chiuso per la raccolta delle acque collegato a vasche di decantazione con sfioratore, che scaricano nel recapito più vicino;
- oltre alle precedenti aree è stata individuata un'ulteriore area di deposito AD01, già ricompresa come cantiere operativo nel progetto approvato di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 tratto Cattolica – Fano. Tale area, la cui superficie totale è di circa 15.000 mq, è situata in adiacenza alla

carreggiata nord dell'A14 nei pressi della progressiva km 168+250 circa ed ospita un'area di deposito delle terre e rocce da scavo provenienti dal lotto 2 della terza corsia dell'autostrada A14;

- la tempistica di realizzazione dell'opera è pari a 24 mesi;
- in merito agli effetti cumulativi derivanti dalla realizzazione della terza corsia della A14, la società Autostrade per l'Italia ha chiarito che le previsioni di completamento della terza corsia è per la prima metà dell'anno 2014. In particolare nel tratto interessato dal progetto del nuovo svincolo di Fano Nord, erano state già di fatto concluse al momento della pubblicazione delle integrazioni le lavorazioni per la realizzazione dell'ampliamento fisico della piattaforma stradale (formazione nuovo rilevato e predisposizione opera al contorno quali cavalcavia ecc.), e restavano da completare le finiture finali sulla piattaforma; pertanto, il progetto non prevede impatti cumulativi tra lo svincolo e la terza corsia per nessuna matrice ambientale;
- le ripercussioni sull'ambiente previste per la fase di cantiere nello Studio di Impatto Ambientale non interferiscono con i cantieri della A14;
- in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo, la società Autostrade per l'Italia ha dichiarato che intende applicare la normativa prevista per il periodo transitorio di cui all'art. 15 comma 1 del DM 161/2012, che rinvia alla disciplina ex art. 186 del decreto legislativo n. 152 del 2006. L'impostazione descritta nella procedura di gestione delle terre e rocce da scavo (elaborato STP003) contenuta nel progetto definitivo e nello Studio di Impatto Ambientale, come pubblicati per la Valutazione di Impatto Ambientale, tiene anche conto dei volumi di materiale derivanti dai lavori di ampliamento alla terza corsia del tratto Cattolica - Fano dell'autostrada A14 depositati temporaneamente presso l'area di cantiere AD01 e del piano di utilizzo elaborato ai fini dell'eventuale riutilizzo per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord;
- l'approvvigionamento idrico del personale addetto ai cantieri si prevede mediante serbatoio o pozzo artesiano, in quanto l'acquedotto non si trova in prossimità del nuovo svincolo. Per il periodo, a regime non si prevede la permanenza di personale in maniera continuativa ma solo il passaggio di addetti per controlli e manutenzione, in quanto il nuovo piazzale di esazione è ad elevata automazione;

CONSIDERATO che in merito allo studio di traffico:

- le analisi di carattere trasportistico hanno riguardato gli interventi per la riorganizzazione dei nodi di Fano dell'Autostrada A/14 Bologna - Taranto e di realizzazione delle bretelle di adduzione ai caselli autostradali per l'ottimizzazione dei collegamenti con la rete ordinaria locale;
- dalle elaborazioni ed analisi effettuate emerge che l'insieme degli interventi oggetto di valutazione risulti in grado, anche rispetto all'orizzonte previsionale di lungo periodo, cioè l'anno 2030, di soddisfare completamente la domanda di trasporto espressa dal territorio;
- negli scenari progettuali, simulati all'orizzonte temporale 2030, il traffico orario che impegna le tratte elementari dell'Autostrada A14 raggiunge valori superiori a 3.200 veicoli equivalenti per il periodo neutro e a 3.700 veicoli equivalenti per il periodo estivo sulla carreggiata nord del tratto Pesaro Sud - Fano Nord;
- i valori del Traffico Giornaliero Medio variano tra i 91.000 e i 106.100 veicoli equivalenti nel periodo neutro, con un'incidenza dei veicoli pesanti sul traffico totale circa pari al 32,9%, e tra i 108.900 e i 124.000 veicoli equivalenti nel periodo estivo, con una percentuale dei pesanti di circa 26,4%;
- dall'analisi delle performances di servizio della rete autostradale emerge come, anche a fronte di un aumento del traffico del 56-59% tra scenario progettuale ed attuale, la funzionalità sulle tratte dell'A14, a seguito dell'ampliamento alla terza corsia, resta ancora elevata e i LOS continuano ad essere pari ad, B e C;
- nel dettaglio, le simulazioni di traffico predisposte, effettuate sulla base di un modello di traffico calibrato sullo stato attuale e maggiormente focalizzato sull'area interessata dagli interventi specifici oggetto dello studio di traffico, mettono in evidenza la capacità di assicurare buona funzionalità in tutti gli interventi di progetto, anche nel lungo periodo (anno 2030); il nuovo casello di Fano Nord

presenta ottime performances di servizio con valori contenuti del rapporto F/C, che si attestano al massimo sul valore di 0,35;

- le bretelle progettuali di adduzione ai caselli autostradali, evidenziano anch'essi un'ottima funzionalità; il valore massimo del rapporto F/C è infatti pari a 0,57, nella direzione sinistra della seconda tratta della Bretella C nel periodo estivo. Anche le analisi effettuate sugli elementi puntuali di connessione degli interventi di progetto con la rete esterna, cioè le intersezioni gestite mediante rotatoria, presentano condizioni di deflusso e funzionalità adeguate;

VALUTATO che lo studio di traffico evidenzia la funzionalità tecnica del casello autostradale di Fano Nord e le performances di servizio ma, oltre a non tenere conto della riduzione della domanda di trasporto espressa dal territorio a causa della crisi economica in atto, non si sofferma particolarmente sull'incanalamento su via Trave di tutto il traffico proveniente dal nuovo casello;

CONSIDERATO che nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, è stata predisposta un'analisi costi-benefici che ha valutato il progetto di investimento idoneo a creare utilità per la collettività di riferimento;

*in merito al **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE***

CONSIDERATO che la società Autostrade per l'Italia ha specificato che le modifiche progettuali adottate nell'ambito delle integrazioni sono complessivamente modeste e non comportano variazioni alla funzionalità dell'opera, alle analisi trasportistiche e ai livelli di domanda di spostamento e ai flussi di traffico; pertanto le revisioni hanno riguardato solo gli elaborati grafici di progetto e non le soluzioni tipologiche e apprestamenti ambientali (barriere e opere a verde) né lo studio di incidenza ambientale per l'interferenza con il SIC dell'Arzilla;

CONSIDERATO che in merito alla componente ambientale atmosfera:

- l'analisi della componente atmosfera è stata sviluppata a livello di area vasta coincidente con l'intero ambito di studio delle analisi trasportistiche, estese anche alle altre opere compensative nel Comune di Fano, di competenza regionale; le variabili meteorologiche sono state fornite dal Servizio Idro Meteo Clima di ARPA Emilia Romagna, estratte dal dominio LAMA relativamente all'anno 2011;
- secondo il Piano per il risanamento della qualità dell'aria ambiente della Regione Marche, il settore dei trasporti è il maggior responsabile della produzione di polveri sottili PM10 primarie (37%), emissioni di NOx (68%), benzene C6H6 (80%). Le misure da intraprendere riguardano: interventi per ridurre il traffico veicolare; rinnovo materiale rotabile per trasporto pubblico urbano; incentivi all'uso del treno; rinnovo parco automezzi;
- lo studio effettuato ha assimilato il contesto territoriale interessato dal tratto dell'A14 e delle opere compensative limitrofe a quello extraurbano, in quanto, anche nei tratti dove può considerarsi urbano, può ritenersi assimilabile alle condizioni di "fondo". Sono state prese in considerazione le centraline della rete Provinciale di Marotta Mondolfo e Pesaro, entrambe di tipologia Fondo Urbano (FU), considerate maggiormente rappresentative dei livelli di fondo, in quanto, secondo lo studio, la centralina di Autostrade per l'Italia di Fano (a ca. 120 metri dall'A14) risente della presenza dell'Autostrada A14 e la centralina delle rete provinciale di Via Montegrappa a Fano non può essere un riferimento solido in quanto, essendo di tipologia Traffico Urbano (TU), è rappresentativa solo dell'ambito territoriale ad essa limitrofo;
- per lo scenario relativo ai flussi veicolari attesi per il 2030, le emissioni sono state stimate su un parco veicolare ricostruito per il 2025. Tuttavia, il dato relativo al traffico giornaliero medio del periodo estivo è stato cautelativamente scelto come traffico giornaliero medio annuale in quanto più elevato rispetto al periodo neutro. Gli inquinanti di cui sono state calcolate le emissioni sono: NOx, PM10, PM2.5, CO, VOC e CO2. Il bilancio emissivo è stato effettuato considerando l'intera rete stradale oggetto di valutazioni trasportistiche. Le concentrazioni in atmosfera sono state invece ricostruite su un dominio più ristretto di circa 2 km a cavallo dell'autostrada per NO2 e PM10 per tre scenari. Per il calcolo delle concentrazioni si è adottato un approccio conservativo scegliendo gli scenari con i flussi veicolari, relativi allo scenario estivo e ricostruiti per il 2030, i più elevati, e il parco veicolare ricostruito per il 2025;

- la modifica progettuale elaborata nell'ambito delle integrazioni e ripubblicata non comporta modifiche di traffico, né lo spostamento del piazzale risulta significativo ai fini dell'inquinamento atmosferico; pertanto, non sono state effettuate le elaborazioni relative alla stima degli impatti sull'atmosfera. Si confermano pertanto gli esiti delle analisi sviluppate nel SIA, integrate dalle elaborazioni aggiuntive riportate nell'elaborato integrativo MAM101;
- i fattori di emissione sono stati valutati attraverso l'impiego del modello COPERT IV;
- per suddividere il parco circolante tra veicoli leggeri e pesanti sono stati usati i dati ACI relativi al 2009 e le percorrenze chilometriche di ciascuna classe veicolare stimate dall'ISPRA. Il parco circolante sull'autostrada è stato elaborato a partire dai dati nazionali mentre il parco circolante sulle strade extraurbane è stato elaborato a partire dai dati della Regione Marche. Le stime delle emissioni sulla rete stradale presentano emissioni future in diminuzione rispetto allo scenario attuale grazie al rinnovamento del parco circolante;
- le valutazioni hanno considerato tre scenari: Attuale estivo 2009, Progettuale estivo a 2030 (con parco veicolare al 2025), Programmatico 2030 (con parco veicolare al 2025). L'andamento dei parametri meteorologici necessari allo sviluppo modellistica è stato dedotto a partire dai dati forniti dalla ricostruzione dei campi di vento effettuata dall'Arpa Emilia Romagna - dataset LAMA;
- si è, inoltre, ritenuto opportuno sviluppare un calcolo puntuale in corrispondenza di alcuni ricettori sensibili (edifici scolastici) presenti nell'ambito di studio. I risultati delle valutazioni evidenziano che le ricadute massime si osservano in prossimità della autostrada e in particolare in corrispondenza degli snodi con più alta densità di traffico. I valori massimi stimati nel dominio sono comunque molto inferiori ai limiti previsti dalla normativa vigente;
- il contributo delle emissioni autostradali all'inquinamento complessivo è stato stimato complessivamente modesto: compreso tra 10 e 15 $\mu\text{g}/\text{mc}$ per NO_2 , e tra 1 e 2 $\mu\text{g}/\text{mc}$ per PM_{10} ; i valori stimati delle concentrazioni non possono essere immediatamente confrontati con i limiti normativi in quanto rappresentano esclusivamente il contributo delle arterie oggetto di simulazione. A tale proposito è stato evidenziato che l'affidabilità dei risultati forniti dal modello può considerarsi buona, in quanto le concentrazioni stimate presso il punto coincidente con la posizione della centralina di rilevamento di Autostrade per l'Italia corrispondono con la differenza tra le concentrazioni misurate e il livello di fondo stimato sia per NO_2 che per PM_{10} ;
- sono state eseguite misure relative alla presenza degli inquinanti PM_{10} e $\text{PM}_{2.5}$, NO_2 , NO_x , O_3 , Benzene e NH_3 per valutare il contributo della fonte autostradale sulla concentrazione di queste sostanze in atmosfera. Dai dati di monitoraggio risulta che la fonte autostradale contribuisce all'inquinamento locale limitatamente per gli inquinanti PM_{10} , $\text{PM}_{2.5}$, NO_x ed NO_2 . Il contributo della fonte autostradale sulla quantità totale di Benzene, NH_3 , O_3 presente in atmosfera è risultato invece irrilevante. Lo studio sperimentale effettuato dalla società autostradale ha evidenziato che il contributo della fonte autostradale all'inquinamento locale è limitato ad una fascia ristretta attorno all'asse autostradale e conferma valori di qualità dell'aria coerenti con le previsioni progettuali dell'ampliamento della 3° corsia;
- riguardo ai bilanci emissivi, sono emerse differenze modeste, sulla base delle quali Autostrade per l'Italia S.p.A. sostiene, da un lato che gli interventi di progetto non determineranno significative variazioni di traffico sull'A14 e aumenti di concentrazioni significative nelle aree limitrofe, e dall'altro che l'incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni associate al rinnovo del parco veicolare;

VALUTATO che:

- l'ARPA Marche, in merito al primo studio effettuato, ha evidenziato che contrariamente a quanto descritto nello studio, che rileva uno stato di qualità dell'aria complessivamente rispettoso dei limiti di legge, i dati della rete fissa mostrano superamenti dei limiti giornalieri per il PM_{10} in tutte le stagioni e del limite per l'Ozono. Di conseguenza il progetto va ad inserirsi in un quadro di qualità dell'aria che risulta essere già critico. Non vengono inoltre analizzate le cause dei superamenti dei limiti nella stazione fissa, rispetto al traffico in autostrada e ai lavori in svolgimento; la distribuzione

al 2025 fa riferimento al parco auto 2009 applicando un coefficiente di estinzione annuale dei veicoli sulla base della loro età ed eliminando completamente i veicoli Euro 0, Euro 1 e Euro 2. Ciò rischia di sovrastimare il parco veicolare, mentre la diminuzione delle emissioni per lo scenario progettuale si basa esclusivamente al miglioramento del parco veicolare; lo studio considera lo snellimento del traffico nella città maggiore rispetto all'aumento considerevole del traffico, anche del 50%, su alcuni archi della A14. Non vengono considerati flussi emissivi dovuti alle canalizzazioni del traffico su alcune strade attuali di collegamento dello svincolo al centro storico di Fano;

- inoltre, è stato notato che nel primo studio presentato mancava l'identificazione dei recettori e i valori di ricaduta presso gli stessi in termini di valori giornalieri e stime annuali. Inoltre non venivano citati e analizzati i dati PM_{2,5}, rilevati sia nella stazione di Autostrade per l'Italia, sia in quella di via Scarpellini; l'ARPA Marche ha, inoltre, notato che le simulazioni sono state condotte con il modello gaussiano Caline dell'EPA su tre scenari estivi, attuale, programmatico e progettuale, senza fornire stime sui valori complessivi annuali raggiunti presso i recettori e paragonati con i limiti di legge. Come recettori sensibili sono stati presi in considerazione solo gli edifici scolastici, senza peraltro riportare le distanze di essi dall'area oggetto di studio. Secondo l'ARPAM esistono altri recettori più prossimi all'area di studio;

CONSIDERATO che:

- nell'ambito della richiesta di integrazioni è stato chiesto di *“analizzare, per la fase di esercizio, i dati PM_{2,5} rilevati nella stazione di ASPI e in quella di via Scarpellini e approfondire i dati sulla qualità dell'aria rilevati dalle stazioni della rete fissa, con particolare riferimento ai superamenti dei limiti normativi per PM₁₀ e O₃ in tutte le stazioni; analizzare le cause dei superamenti dei limiti nella stazione fissa presa a riferimento rispetto al traffico in autostrada e i lavori dei cantieri in essere per la realizzazione della terza corsia; valutare uno scenario programmatico e uno progettuale di breve termine, ossia alla data dell'entrata in esercizio dell'opera; rivedere i recettori presenti nella zona e calcolare le distanze e le stime sui valori annuali raggiunti presso i recettori;”*.
- nell'ambito delle integrazioni, la società Autostrade per l'Italia rileva che la somma dei valori di fondo e del contributo calcolato di fatto è solo di poco inferiore ai dati rilevati; secondo la società è ragionevole ipotizzare che i pochi microgrammi di differenza siano dovuti al contributo dei cantieri e del traffico di cantiere sulla SP45;
- in aggiunta alle mappe relative agli scenari con traffico al 2030 (e parco circolante al 2025), sono state elaborate, nell'ambito delle integrazioni, le simulazioni per gli scenari programmatico e progettuale al 2015 (con parco circolante al 2015), quindi in corrispondenza dell'entrata in esercizio delle nuove opere. Le elaborazioni sono state sviluppate a scala dell'intera città di Fano e fanno riferimento anche alle opere compensative oggetto di parallela procedura VIA regionale;
- il bilancio emissivo relativo a questi scenari mostra emissioni relative agli scenari progettuali sempre inferiori a quelle degli scenari attuali e a quelle degli scenari programmatici; le ricadute massime sono in prossimità dell'asse autostradale ed in particolare in corrispondenza degli snodi con più alta densità di traffico; alle mappe di isoconcentrazione sono state aggiunte anche le mappe delle differenze tra gli scenari: Scenario progettuale-scenario attuale; Scenario progettuale-scenario programmatico;
- il confronto tra i vari scenari mostra differenze decisamente modeste e ciò prova, secondo la società Autostrade per l'Italia, che gli interventi di progetto, incluso il nuovo svincolo di Fano Nord, non determineranno significative variazioni di traffico sull'A14 e aumenti di concentrazioni significative nelle aree limitrofe, e che, inoltre, l'incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni associate al rinnovo del parco veicolare; i confronti degli scenari futuri al 2015 (progettuale e programmatico), quindi indipendentemente dall'evoluzione del parco circolante, evidenziano aumenti massimi compresi tra +0,4 µg/mc per PM₁₀ e +2 µg/mc per NO₂, lungo i tracciati delle nuove opere, inclusa l'area del nuovo svincolo di Fano Nord, bilanciati da analoghi decrementi localizzati nelle aree centrali maggiormente abitate;

VALUTATO che:

- l'ARPAM contesta i valori di fondo presi a riferimento dalla società Autostrade per l'Italia, che sono incentrati sui valori rilevati nel 2012, ritenendo che, a fini cautelativi, dovrebbero essere assunti quelli dell'anno 2011, che sono superiori, o comunque valori mediati sugli ultimi 3 o 5 anni;
- la società Autostrade per l'Italia ha prodotto tabelle comparative secondo le quali, le differenze riscontrate tra la centraline SPEA e quelle ARPAM risultano congruenti con il contesto territoriale in cui sono collocate e con la presenza dell'Autostrada; per NO₂ (tracciante più significativo dell'inquinamento da traffico stradale) la differenza di circa 10µg/mc nelle concentrazioni medie rispetto alle centraline di fondo è congruente con il traffico autostradale che interessa l'A14, ed è comprovata anche dagli esiti delle analisi modellistiche;
- i dati riportati nelle integrazioni riferiti alla centralina di Autostrade per l'Italia e alle centraline ARPAM di Fano, Pesaro e Marotta, definiscono un quadro generale delle concentrazioni medie annue sostanzialmente rispettoso dei limiti normativi, con eccezione della media annua 2011 della centralina di Fenile (esubero di 0,2µg/mc per PM₁₀ e 1,2 µg/mc per NO₂). I limiti di breve periodo (giornalieri per PM₁₀ e orari per NO₂) sono diffusamente superati nel 2011 e nel 2012 solo presso la centralina di Fenile e quella ARPAM di Fano. Le concentrazioni di PM_{2,5} sono sempre al di sotto dei limiti normativi;
- i dati rilevati evidenziano uno stato della qualità dell'aria locale (zona Fenile) caratterizzato da livelli medi annuali elevati per PM₁₀, ma comunque nel 2012 di poco inferiori al limite normativo, mentre per NO₂ essi sono al di sotto della soglia di legge (31 µg/mc contro 40 µg/mc);
- tuttavia, all'interno di una fascia compresa ca. nell'intervallo 65 - 130 metri dal tracciato dell'A14, i livelli di concentrazione relativamente al parametro media annuale del Biossido di Azoto risultano compresi tra 15 e 20 µg/m³ nello Scenario Attuale e tra 13 e 18 µg/m³ nello Scenario Programmatico ed in quello Progettuale, quindi pari complessivamente al circa 50% dell'inquinamento complessivo registrato alla centralina di Fenile;
- per il PM₁₀, soprattutto per l'anno 2011 è stato sicuramente sensibile l'effetto dei cantieri e delle relative piste per l'ampliamento alla terza corsia: ciò spiegherebbe un contributo di 5-6 µg/mc, maggiore rispetto a 1-2 µg/mc come stimato dai modelli;
- risulta invece anomala la differenza nel numero di superamenti del limite giornaliero per il PM₁₀, in particolar modo nel 2011: poiché tale differenza è maturata soprattutto nel periodo estivo la società Autostrade per l'Italia ritiene probabile che i livelli massimi registrati nella centralina Autostrade siano dovuti a specifiche condizioni locali, in particolare al risollevarsi di polveri dagli estesi campi presso i quali è installata la centralina stessa, tali situazioni sono assenti presso le centraline ARPAM; nei mesi invernali il numero di superamenti registrato dalla centralina Autostrade per l'Italia è in linea con quello delle centraline ARPAM;
- al netto del numero di superamenti del limite giornaliero la qualità dell'aria risultante dal monitoraggio della centralina nel 2012 risulta conforme ai limiti normativi e congruente con lo stato di qualità dell'aria rappresentato dai dati ARPAM;

CONSIDERATO che in merito alle attività di cantiere:

- in merito alla richiesta di riportare, per la fase di cantiere "le quantità degli inquinanti emessi dalle attività di cantiere presso i recettori sviluppati in tabelle in termini di ricadute in valori giornalieri e stime annuali, tenendo conto anche del traffico autostradale e non solo del fondo ambientale; indicare i flussi emissivi stimati, sia tal quali sia ridotti dalle misure di mitigazione," la società Autostrade per l'Italia, in relazione ai cantieri fissi ha effettuato simulazione degli scenari senza mitigazioni, ritenendo più utile definire lo scenario più critico. Inoltre, l'efficacia delle misure di mitigazione previste è assai variabile e difficilmente quantificabile, come riconosciuto nella letteratura stessa. Per tale motivo, malgrado gli impatti stimati siano complessivamente modesti, oltre che temporanei e reversibili, si prevede che le mitigazioni siano sempre e comunque applicate;
- la società Autostrade per l'Italia ha evidenziato che il dato riportato è quello relativo al 90,4° percentile delle medie giornaliere, quindi è stato di fatto calcolato un impatto "massimo"; ma

soprattutto evidenza che tale impatto è "una tantum" e temporaneo, poiché le lavorazioni considerate nella simulazione saranno mobili lungo i tracciati e una volta concluse non generano più emissioni di polveri. In ogni caso a fronte dei risultati emersi sono previste le misure di mitigazione indicate nello studio che saranno prescritte alle imprese;

VALUTATO che in merito all'analisi degli impatti e le misure di mitigazione per la fase di cantiere:

- le emissioni che potrebbero interessare la fase di cantiere sono associate al trasporto dei materiali (inerti, calcestruzzo, terre, ecc), alle attività lungo i tracciati stradali, alle attività presso i cantieri fissi (stoccaggio e caratterizzazione del materiale, frantumazione, ecc) e presso le aree di deposito esterne ai cantieri fissi;
- le valutazioni modellistiche sono state sviluppate attraverso l'impiego del modello CALINE 4 dell'EPA per le emissioni da transito dei mezzi associati al trasporto dei materiali, ed attraverso l'impiego del codice di calcolo CALPUFF per le emissioni associate al fronte di avanzamento mobile ed ai cantieri fissi. Dal punto di vista emissivo sono state considerate le emissioni determinate dall'attività contemporanea di 5 macchine operatrici nell'intervallo temporale 8-18, sia relativamente alle emissioni da motore sia per ciò che concerne i fenomeni di risollevarimento di polveri determinati dal transito su aree non asfaltate. Come inquinante rappresentativo, in relazione alla presenza del fenomeno di risollevarimento polveri che incide in modo significativo sul contributo emissivo, si considera il PM10. Complessivamente, le emissioni orarie, comprensive dei fumi di scarico emessi dalle macchine operatrici e del risollevarimento polveri, sono pari a 570 g/h;
- le valutazioni relative agli impatti associati alle attività di movimentazione all'interno dell'area di deposito AD1 è stata sviluppata considerando la prevista movimentazione di 120.000 mc nell'arco di 18 mesi. Vista la differente durata e la caratteristica di stazionarietà, a differenza dei cantieri mobili, come parametro di riferimento si considera la media annuale di PM10. Si precisa che il materiale depositato è stabilizzato ed in parte compattato, e pertanto viene trascurata l'erosione dovuta al vento. Le uniche emissioni considerate sono quelle relative alle movimentazioni del materiale, alle quali si associa l'attività di una pala meccanica;
- le valutazioni hanno evidenziato un livello di alterazione complessivamente contenuto e tale da non determinare livelli di concentrazioni, in corrispondenza del sistema ricettore, particolarmente significativi. In particolare i flussi indotti risultano di entità tali da determinare livelli di concentrazione, in particolare per ciò che concerne le polveri, trascurabili ($<0.03 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Maggiormente significativi risultano gli impatti relativi al fronte di avanzamento che, nelle vicinanze delle aree di attività, potranno determinare livelli di concentrazioni in grado di contribuire in maniera non trascurabile ai livelli di concentrazione ambientale, in particolare per ciò che concerne le polveri (a 80 m il 90.4° delle concentrazioni giornaliere è stimato pari a circa $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM10). Nell'interpretare tali risultati occorre tener presente che il fronte di avanzamento è mobile e pertanto interesserà l'area in esame solo per un periodo limitato nel tempo;
- per la gestione delle attività di cantiere, il progetto prevede alcuni accorgimenti da impartire alle imprese esecutrici dei lavori per la riduzione e/o contenimento delle emissioni e principalmente dei fenomeni erosivi e dispersivi, che incidono in misura maggiore nell'emissione di polveri;
- per il trattamento e movimentazione del materiale si propone di prevedere:
 - agglomerazione della polvere mediante umidificazione del materiale, per esempio mediante un'irrorazione controllata;
 - processi di movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità d'uscita e basse velocità d'uscita e copertura di nastri trasportatori;
 - riduzione al minimo dei lavori di raduno di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;
 - utilizzo di dispositivi chiusi per il trasporto di materiali polverulenti;
- per la gestione dei depositi di materiale si propongono i seguenti accorgimenti:

- gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei sili per materiali polverosi o a granulometria fine devono essere adeguatamente incapsulati e l'eventuale aria di spostamento depolverizzata;
- i depositi di materiale sciolto e macerie come materiale non bituminoso di demolizione delle strade, calcestruzzo di demolizione, sabbia ghiaiosa riciclata con frequente movimentazione del materiale devono essere adeguatamente protetti dal vento per es. mediante una sufficiente umidificazione, pareti/valli di protezione o sospensione dei lavori in caso di condizioni climatiche avverse; in generale si dovrà assicurare una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;
- i depositi di materiale sciolto con scarsa movimentazione dovranno essere protetti dall'esposizione al vento mediante misure come la copertura con stuoie, teli o copertura verde relativamente alle aree di circolazione nei cantieri;
- le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati dovranno essere bagnate costantemente;
- la velocità massima sulle piste di cantiere dovrà essere limitata a 30 km/h;
- i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali dovranno essere lavati prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria (per ogni cantiere fisso saranno predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote);
- i materiali trasportati con autocarri dovranno essere bagnati e coperti con teloni;

VALUTATO che le analisi effettuate per la componente Atmosfera, che evidenziano incrementi di emissioni minimi rispetto al contesto territoriale e alla presenza della A14, non tengono conto dell'incremento del flusso del traffico su via Trave, verso il centro abitato di Fano, asse viario con caratteristiche non idonee a garantire la scorrevolezza del transito;

CONSIDERATO che in merito alla componente Suolo e sottosuolo:

- dal punto di vista litologico nell'area di studio sono stati identificati due gruppi principali di depositi di età compresa tra il Pliocene inferiore e l'Olocene, appartenenti alle successioni marine ed a quelle continentali. Al loro interno sono state distinte diverse facies in base alle caratteristiche litologiche specifiche. La morfologia del tratto di studio è condizionata direttamente dalle caratteristiche litologiche dei terreni affioranti e sub-affioranti, prevalentemente costituiti da termini sabbioso-limosi e argilloso-limosi. L'orografia risulta caratterizzata da forme pianeggianti, sub-pianeggianti o al più collinari con pendenze medie inferiori al 10%;
- la prevalente regolarità della morfologia dell'area di studio è interrotta dalle aste fluviali e torrentizie principali, torrente Arzilla e fiume Metauro, che si sviluppano con andamento da debolmente meandriforme a rettilineo e con piane alluvionali sviluppate con ampiezze fino a 1,5 km. Le informazioni relative ai livelli di falda indicano la presenza di acque a profondità variabili tra 2 e 14 m dal piano campagna, in funzione della localizzazione e della stagione. Le opere di progetto non ricadono in ambiti caratterizzati da terreni a vulnerabilità elevata, intesa come capacità dello stesso di lasciarsi inquinare;
- relativamente alla sismica, nell'area peri-adriatica (Zona Esterna), si osserva una fascia sismica con attività generalmente moderata che si estende da Senigallia - Rimini ad Ancona - Porto San Giorgio;
- ai fini della caratterizzazione della matrice suolo si è fatto riferimento ai campionamenti eseguiti per la realizzazione della terza corsia sulla A14 e su indagini ambientali aggiuntive, mediante un pozzetto esplorativo. La profondità massima di scavo è stata limitata a quella raggiungibile con gli escavatori normalmente in uso, cioè 4 ÷ 5 m dal piano campagna. Dal suddetto pozzetto esplorativo è stato prelevato un campione di terreno, alla profondità di 0,5 m circa da p.c. I risultati analitici conseguiti sul campione di terreno prelevato ha delineato uno scenario positivo. Il campione L1-PZOC-2 ha mostrato, infatti, un totale rispetto dei limiti previsti dal D.Lgs. 152/2006, Parte Quarta, Titolo V, Allegato 5, Tabella 1. Analizzando nel dettaglio i dati ed i parametri rilevati si può notare,

infatti, che non sono stati riscontrati superamenti del limite normativo per tutti i parametri del set analitico considerato: sia per ciò che concerne i limiti di colonna B, accettabili per le sostanze presenti nel suolo e sottosuolo di siti a destinazione d'uso industriale e commerciale, ma anche per i valori di concentrazione limite in colonna A, accettabili per le sostanze presenti nel suolo e sottosuolo di siti a destinazione d'uso verde pubblico, verde privato e residenziale;

CONSIDERATO che:

- dalle analisi effettuate su un unico campione L1-PZOC-2, non sono state rilevate criticità tali da impedire l'impiego delle terre scavate per la costruzione di rilevati, riempimenti e sottofondi stradali; il suolo saggionato risulta idoneo anche per eventuali reimpieghi a verde, oltre che per riempimenti, rimodellamenti e rilevati viari, mostrando concentrazioni chimiche al di sotto dei limiti della colonna A, Tabella 1, Allegato 5, del D.Lgs. 152/2006;
- in considerazione della previsione di utilizzo delle terre prodotte dalla terza corsia della A14, il progetto riporta uno stralcio del "Piano di Gestione delle Terre e Rocce da scavo" redatto per il lotto 2 dell'autostrada A14. I campionamenti ambientali sono stati eseguiti lungo il lotto dell'A14 oggetto di ampliamento, una sezione ogni 200/300 m per entrambi i rilevati autostradali. In ogni sezione è stato prelevato un campione di suolo tra 0,0-0,20 m (top soil) ed uno a fondo scavo (circa 1,00 m dal p.c.). Per tutti i campioni analizzati non sono stati riscontrati superamenti dei limiti tabellari di Colonna B, Tabella 1, Allegato 5, del D.Lgs. 152/2006. Il Piano conferma la sussistenza dei requisiti per la definizione di "sottoprodotto" per tutti i materiali scavati lungo i rilevati autostradali. Tutte le concentrazioni chimiche sono risultate compatibili con i limiti di Colonna B, confermando la possibilità di utilizzo delle terre e rocce da scavo dal suddetto lotto per la realizzazione di opere viarie che comportano un uso del suolo assimilabile al commerciale/industriale. Una quota parte delle suddette terre, sono risultate compatibili anche con i limiti di Colonna A, Tabella 1, Allegato 5, del D.Lgs. 152/2006;
- in merito al bilancio dei materiali, dall'esame delle tabelle illustrate si evince che il fabbisogno complessivo di materiali necessari per la realizzazione dell'infrastruttura è stimato in 207.939 mc circa: una quota parte del succitato fabbisogno totale dovrà essere necessariamente approvvigionata da fonte esterna all'intervento in oggetto (circa 123.844 mc). Di tale quantitativo approvvigionato esternamente, circa 85.969 mc di terre saranno fornite mediante il riutilizzo delle terre e rocce da scavo in esubero dal lotto 2 (Cattolica-Fano) dell'autostrada A14 – progetto di ampliamento alla terza corsia, attiguo all'opera in progetto;
- per un quantitativo di materiale pari a circa 80.618 mc si prevede il parziale riutilizzo del materiale proveniente dalle lavorazioni di scavo (circa 105.390 mc) con quantitativi destinati per la bonifica del piano di posa (19.169 mc circa), la realizzazione dei rilevati stradali e/o ritombamenti (44.354 mc circa), la realizzazione dello strato di terreno vegetale (17.000 mc circa);
- il progetto prevede la destinazione del materiale in esubero ad un idoneo smaltimento o recupero;

VALUTATO che in merito alla definizione degli impatti potenziali e mitigazioni:

- fatta salva la necessità di ulteriori campionamenti e analisi prima della eventuale realizzazione dell'opera, le analisi effettuate escludono impatti di inquinamento per il riutilizzo delle terre e rocce da scavo; i principali impatti e le relative mitigazioni determinabili sulla componente suolo e sottosuolo sono sostanzialmente riconducibili ai seguenti aspetti:
- in merito alla modificazione dei suoli coinvolti, lo studio evidenzia che, al di là del consumo diretto delle opere realizzate, i cantieri sono ubicati su aree libere ad uso agricole che verranno successivamente ripristinate alle condizioni iniziali e pertanto il relativo impatto si prevede trascurabile; tale conclusione in merito al consumo di suolo si ritiene affrettata in considerazione del cumulo con i progetti già approvati in quella area, ossia la terza corsia sulla A14 e le bretelle di collegamento di competenza regionale;
- in merito al consumo di risorse non rinnovabili il progetto evidenzia la previsione di utilizzo per circa il 75% delle terre e rocce da scavo prodotte in fase di realizzazione delle opere, di cui circa il

40% dalla realizzazione della terza corsia della A14, in esubero dal lotto 2, attiguo all'opera in progetto. Il progetto prevede di prelevare il restante materiale da aree estrattive previste dalla pianificazione vigente, presenti nel contesto territoriale in esame, e pertanto non si prevede la necessità dell'apertura di nuove cave di prestito;

- in merito alla potenziale interferenza con inquinamento del terreno e della falda derivante dai mezzi di cantiere e dalle lavorazioni, la società Autostrade per l'Italia precisa che le aree di cantiere ove si prevedono lavorazioni potenzialmente più impattanti (es. aree di caratterizzazione delle terre, aree per la produzione di calcestruzzi e conglomerati bituminosi) saranno dotate di pavimentazione impermeabile e impianti di depurazione prima del recapito nella rete idrica superficiale; inoltre alla luce dei sistemi di trattamento e smaltimento previste per il drenaggio delle acque di piattaforma, questo tipo di impatto risulta avere una criticità estremamente bassa, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio;
- l'alterazione dell'aspetto morfologico si considera dallo studio modesto, essendo l'area già antropizzata, con la presenza dell'asse autostradale; tuttavia, si ritiene che l'alterazione dell'aspetto morfologico dell'area non si attende dalla realizzazione dell'opera in sé ma dall'evoluzione che potrà avere il contesto territoriale a seguito all'inevitabile urbanizzazione futura delle aree limitrofe al nuovo svincolo;
- nell'ambito della richiesta di integrazioni è stato chiesto di "approfondire eventuali criticità idrogeologiche nell'area di deposito AD01, con riferimento al fosso ivi presente"; la società Autostrade per l'Italia non ha fornito ulteriori analisi, evidenziando che l'area in cui sono state segnalate le criticità è fuori dall'area di intervento, in particolare più di un km a monte della stessa; si ritiene che ai fini dell'eventuale realizzazione dell'opera sono comunque opportuni approfondimenti anche per la valutazione di impatti indiretti;
- inoltre, è stata prevista l'attività successiva di rilievo topografico sul Rio Brettino a seguito della quale si prevede lo sviluppo di un idoneo studio idraulico con relativa modellazione numerica allo scopo di individuare e risolvere eventuali criticità;
- in merito ai terreni ricoperti da bosco, ai fini autorizzativi, nell'ambito della progettazione, esecutiva si prevede un apposito censimento vegetazionale, per rilevare la vegetazione interferita (compresa quella boschiva) e per determinare le relative eventuali compensazioni necessarie ai sensi della LR 6/2005; la soluzione proposta nell'ambito delle integrazioni è stata ottimizzata proprio a salvaguardia di alberature esistenti;

CONSIDERATO che in merito alla componente Ambiente idrico:

- il reticolo idrografico interferente con il progetto è compreso all'interno del territorio gestito dall'Autorità di Bacino regionale delle Marche. I corsi d'acqua di interesse interferiti dalle opere in progetto sono rispettivamente: Torrente Arzilla, corso d'acqua principale, Fosso della Palombara, corso d'acqua di importanza secondaria. Il progetto comprende un intervento di protezione con scogliere dimensionate in base al livello idrico di piena duecentennale in corrispondenza della sezione 1 in adiacenza all'autostrada A14. L'intervento è integrativo della sistemazione effettuata sul Fiume Arzilla in corrispondenza del nuovo ponte autostradale, nell'ambito del precedente progetto di ampliamento alla terza corsia;
- lo studio rileva che i dati relativi allo stato quantitativo e qualitativo del torrente Arzilla, sviluppati e pubblicati sia dagli organi tecnici competenti (ARPA Marche), sia dal Piano di Monitoraggio Ambientale relativo ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A14, evidenziano un livello mediamente scadente, sia in termini di portata che in termini di qualità bio-chimico-fisica del suddetto corso d'acqua;

VALUTATO che in merito alla definizione degli impatti potenziali e mitigazioni:

- gli impatti di tipo idrologico sono riconducibili dallo studio esclusivamente al rilascio delle acque di piattaforma che trasportano e riversano nei recettori solidi in sospensione provenienti da pneumatici, ferodi e parti meccaniche degli autoveicoli, oli ed idrocarburi. Il presente progetto non prevede la

realizzazione di nuovi viadotti sui corsi d'acqua principali interferiti e pertanto non si attendono alterazioni dovute alla presenza di nuovi attraversamenti; gli impatti sull'ambiente idrico risultano, in generale, di lieve entità;

- l'area interessata dal presente progetto ricade all'interno del bacino idrico del torrente Arzilla; la mitigazione degli impatti connessi allo smaltimento delle acque reflue domestiche, industriali e meteoriche si prevede attraverso la depurazione prima del recapito nella rete idrica superficiale. In particolare, nei cantieri, i reflui di lavorazione e le acque meteoriche saranno trattate mediante sedimentazione-disoleazione. In fase di esercizio, il drenaggio delle acque di piattaforma stradale è stato previsto di tipo "chiuso", mediante convogliamento dell'acqua di piattaforma ai presidi idraulici prima del recapito finale;
- nell'ambito delle integrazioni è stato chiarito che il contributo idrico proveniente dalle aree in progetto ha un impatto trascurabile rispetto al regime idraulico del torrente Arzilla che costituisce il ricettore finale di tutti gli scarichi. Gli scarichi del sistema di drenaggio, corrispondente al tempo di ritorno di 50 anni, sono pari a circa il 2% della portata del torrente Arzilla con tempo di ritorno 50 anni;
- per quanto riguarda l'aspetto qualitativo degli scarichi, in progetto sono stati adottati, in analogia alle prescrizioni nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto di ampliamento della 3° corsia dell'A14 tratto Rimini-Porto Sant'Elpidio, fossi filtro e, nel caso del casello e dell'area di parcheggio, impianti prefabbricati che garantiscono il trattamento degli inquinanti, oli e materiali sedimentati, eventualmente presenti sulla carreggiata;
- l'intervento in progetto non interferisce con alcuna opera di captazione o derivazione pubblica e relativa fascia di rispetto;
- per la fase di cantiere si prevede di imporre all'appaltatore, tramite le disposizioni per le imprese allegate al Capitolato, il trattamento delle acque reflue domestiche per lo scarico nei ricettori entro i limiti di legge;
- in merito alla necessità di attingimento di acqua superficiale mediante opere provvisorie di prelievo mobili o semifisse la società Autostrade per l'Italia evidenzia che i fabbisogni idrici dell'intervento sono sostanzialmente nulli per la fase di esercizio e modesti per la fase di cantiere; infatti nell'area di cantiere CA01 non sono previsti impianti di produzione di conglomerati cementizi per i quali servirebbe un consistente apporto di acque. Di conseguenza si conferma che non sarà realizzato alcun allaccio all'acquedotto esistente sul lato opposto dell'autostrada in località Fenile, né che saranno realizzati prelievi da corsi d'acqua superficiali. Il soddisfacimento dei modesti fabbisogni avverrà tramite forniture idriche mediante autobotti e serbatoi, oppure tramite la realizzazione di un pozzo. In tal caso la società Autostrade per l'Italia prevede di sottoporre la necessaria domanda di autorizzazione agli enti competenti;
- la valutazione dell'impatto della contemporaneità tra l'evento piovoso e l'eventuale sversamento accidentale, è stata considerata nell'ambito del progetto. Pur considerando l'incidenza statistica degli incidenti con sversamenti e danni ambientali irrilevante, il progetto prevede la mitigazione degli impatti sulle acque superficiali con l'inserimento di interventi strutturali (presidi idraulici) e non strutturali. Dopo aver effettuato la valutazione della vulnerabilità del territorio, risultata medio alta, è stato progettato un sistema di drenaggio chiuso, ossia con l'inserimento di presidi idraulici prima del recapito nel ricettore finale. Inoltre la gestione di tutta la rete autostradale prevede interventi non strutturali che consistono nell'attuazione di procedure codificate insieme a diversi soggetti istituzionali per la gestione delle emergenze;
- l'ARPA Marche ha chiesto di *"integrare la documentazione fornita con uno studio previsionale di impatto ambientale eseguito in relazione agli scarichi delle acque reflue sopra elencate, che valuti l'impatto in relazione al raggiungimento degli Obiettivi di Qualità ambientale previsti dal nuovo Piano Regionale di Tutela delle Acque"*; tale studio si è ritenuto non congruente con l'entità degli scarichi relativi allo svincolo in se, sia per la dimensione dell'opera che con il sistema di gestione

delle acque che è di tipo chiuso, e richiedente di una modellazione a scala di bacino che potrebbe essere rinviata alle successive fasi di progettazione, in caso di approvazione dell'opera;

CONSIDERATO che in merito alla componente Vegetazione, Flora e Fauna:

- l'area di progetto interessa la periferia della città di Fano e si sviluppa per lo più in area agricole. Come proposto anche dalla "Carta della vegetazione (fitosociologica)" della Regione Marche, dal punto di vista vegetazionale l'area di studio può essere suddivisa in unità ambientali ecologicamente affini che presentano tipologie largamente sovrapponibili: boschi ed ambienti ecotonali; corsi d'acqua, canali e bacini d'acqua artificiali; aree agricole aperte e colture specializzate; zone urbanizzate e aree verdi urbane;
- per quanto riguarda la fauna, lo studio precisa che il territorio dell'area oggetto di studio appare caratterizzato da un significativo impatto antropico, che ha prodotto un sostanziale impoverimento faunistico. Tale alterazione del patrimonio faunistico è stata determinata dalla perdita di alcune specie che hanno visto progressivamente ridurre le proprie popolazioni per i cambiamenti dell'habitat e/o per la caccia e la pesca, come ad esempio il nibbio reale (*Milvus milvus*), il corvo imperiale (*Corvus corax*), la lontra (*Lutra lutra*) e lo storione cobice (*Acipenser naccarii*). Altre specie si sono invece aggiunte al quadro faunistico originario a causa di introduzioni più o meno volontarie operate dall'uomo di esemplari o specie estranee al territorio che quasi sempre hanno arrecato disturbo diretto o indiretto alla fauna autoctona. È il caso, ad esempio, di pesci come la gambusia (*Gambusia holbrooki*), di rettili come la testuggine pal stre dalle orecchie rosse (*Trachemys scripta*) e di mammiferi come la nutria (*Myocastor coypus*);

VALUTATO che in merito alla definizione degli impatti e mitigazioni:

- l'analisi delle tipologie di impatto ha evidenziato nel complesso un'entità lieve, o comunque moderata, degli impatti potenziali, spesso reversibile. Nello specifico, i potenziali impatti connessi alla produzione ed emissione di polveri e al sistema di raccolta acque di piattaforma sono risultati non significativi; il taglio della vegetazione risulta contenuto, in quanto relativo a formazioni per lo più marginali, o poco evolute; tuttavia, localmente in alcuni ambiti, considerando l'estensione superficiale, la conformazione strutturale e la tipologia dei tratti di formazioni vegetazionali interessate e le specie coinvolte, sono emersi potenziali impatti ritenuti significativi. La soluzione di progetto scelta nell'ambito delle integrazioni rispetta maggiormente le alberature presenti nell'area di intervento;
- gli interventi della fase di cantiere comporteranno lo scotico della vegetazione erbacea ed il taglio di alcune formazioni arboree ed arbustive sia lineari che in nucleo compatto. Le formazioni lineari (siepi e filari) interferite sono associate al sistema viario e si rinvergono anche ai margini dei campi e lungo i corsi d'acqua con funzione divisoria e produttiva. In alcuni tratti si presentano spazialmente strutturate e continue e sono fisionomicamente caratterizzate nello strato arboreo da esemplari di querce (*Quercus* spp.), di olmo campestre (*Ulmus minor*) e, in contesti igrofilo, di salice bianco (*Salix alba*) e di pioppi (*Populus nigra* e *P. alba*). Sono spesso presenti, tuttavia, altre specie tra le quali le esotiche robinia (*Robinia pseudoacacia*) ed ailanto (*Ailanthus altissima*), che contribuiscono all'inquinamento floristico dell'area. Tra le specie arbustive sono molto comuni il sambuco (*Sambucus nigra*), il sanguinello (*Cornus sanguinea*), il prugnolo (*Prunus spinosa*) e il biancospino (*Crataegus monogyna*);
- il progetto per la costruzione del nuovo svincolo di Fano Nord prevede, inoltre, la realizzazione di una protezione con scogliere lungo un'ansa del torrente Arzilla, necessaria per la vicinanza all'autostrada A14. Tali interventi comporteranno una interferenza diretta con un nucleo boschivo ripariale caratterizzato prevalentemente dalla presenza di salice bianco (*Salix alba*), pioppo bianco (*Populus alba*), pioppo nero (*Populus nigra*) e robinia (*Robinia pseudoacacia*), all'interno del quale è stato possibile rinvenire la presenza di alcuni esemplari di quercia "secolare" ai sensi dell'Allegato 1 della LR Marche 6/2005;
- il progetto delle opere a verde prevede l'impianto di elementi vegetazionali, che possono essere utili anche ai fini di antinquinamento verso i terreni limitrofi, oltre alle barriere acustiche previste. Le

sistemazioni a verde sono massimizzate dal progetto nelle parti disponibili connesse all'intervento, in rapporto al rispetto delle distanze di impianto per la sicurezza stradale;

- l'analisi dei potenziali impatti sulla fauna, in considerazione agli interventi di progetto non ha evidenziato impatti rilevanti, al di fuori di alcuni ambiti (corsi d'acqua), ove, nella fase di cantiere, sono emersi potenziali impatti ritenuti significativi, ma reversibili a breve termine;

CONSIDERATO che in merito alla componente Ecosistemi:

- il paesaggio ecosistemico dell'area di studio è fondamentalmente caratterizzato da una matrice agricola, con ampie estensioni a seminativo semplice, interrotte in qualche raro caso da boschi cedui di latifoglie, rimboschimenti ed impianti di colture legnose agrarie specializzate, in particolare vigneti ed oliveti;
- l'analisi ecosistemica è stata effettuata, per un intorno d'influenza di 500 m per lato rispetto all'asse dell'infrastruttura di progetto, mediante l'interpretazione della Carta dell'Uso del Suolo elaborata secondo la metodologia Corine Land Cover (CLC), aggiornata attraverso osservazioni dirette effettuate sul campo;
- nella Carta degli Ecosistemi e delle corrispondenti tipologie di uso descritte nella tavola Carta dell'Uso del Suolo, le percentuali più alte di terreno naturale evidenziano la presenza di Boschi di latifoglie (formazioni boschive riparie) per una superficie pari a 32,05 Ha e di Corsi d'acqua e canali per 8,58 Ha; i Seminativi presentano una superficie pari a 702,66 Ha;
- rispetto alla rete ecologica provinciale, lo studio evidenzia all'interno dell'area vasta presa in esame la presenza di patches individuabili come core areas ovvero ambiti caratterizzati da un'alta naturalità dove è minima l'influenza dell'uomo, e di piccole aree considerate biopermeabili e a minore interferenza antropica. Significativa, invece, è la presenza nell'area vasta presa in esame di aree protette appartenenti a Rete Natura 2000 delle quali le più prossime all'area di interesse sono, da nord verso sud, il SIC IT5310009 "Selva di S. Nicola", il SIC IT5310007 "Litorale della Baia del Re", il SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla" ed il SIC-ZPS IT5310022 "Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce";

VALUTATO che in merito alla definizione degli impatti e mitigazioni:

- la modifica della destinazione d'uso delle aree occupate dalle opere dello svincolo non comporta significative criticità, da un punto di vista ecosistemico, al sistema agricolo, in quanto le aree occupate non sono portatori di valori naturalistici di pregio agricolo;
- gli interventi della fase di cantiere comporteranno il taglio di alcune formazioni arboree ed arbustive lineari (siepi e filari) che oltre a contribuire alla diversificazione del mosaico ambientale locale, ospitano popolazioni più numerose e ricche in specie degli ecosistemi adiacenti, in quanto rappresentano una attrattiva sia per le specie animali proprie delle comunità più tipiche dell'agroecosistema, che vi trovano rifugio o vie di spostamento "protetto", che per le specie esclusive delle aree ecotonali stesse;
- la realizzazione di una protezione con scogliere lungo un'ansa del torrente Arzilla interferirà con un nucleo boschivo ripariale che si caratterizza anche per un più alto livello di biodiversità floristica, fra cui sono degni di nota alcuni esemplari di quercia "secolare" ai sensi dell'Allegato 1 della LR Marche 6/2005. Ciò considerato, l'impatto dovuto al consumo di suolo legato alla realizzazione del progetto complessivo del nuovo svincolo è ritenuto significativo valutando la superficie sottratta in relazione agli interventi di progetto;
- non si evidenziano impatti significativi per la conservazione della biodiversità dovuti all'incremento del traffico e alla produzione di polveri durante le attività di cantiere e di esercizio;
- gli interventi mitigativi previsti hanno come obiettivo generale la riduzione al minimo dell'impatto generato dalle opere di progetto ed il corretto inserimento paesaggistico-ambientale nel contesto territoriale di riferimento delle diverse infrastrutture analizzate. Inoltre, in diversi ambiti si è colta anche l'opportunità di effettuare un'azione attiva tesa al miglioramento dello stato attuale degli

elementi appartenenti all'ecosistema naturale e/o semi-naturale. Lo studio effettuato ha descritto i principali criteri progettuali seguiti per la definizione delle mitigazioni ambientali previste;

CONSIDERATO che in merito alla Valutazione di Incidenza:

- nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del DLgs 152/2006 e s.m.i., è stato redatto uno specifico volume di Studio per la Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i. per valutare i possibili effetti del progetto sul sito appartenente alla rete Natura 2000 denominato SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla" interessato dal progetto del Nuovo Svincolo di Fano Nord. L'opera interferisce con il sistema naturale del sito per la realizzazione di una scogliera lungo il corso del torrente Arzilla;
- gli elaborati tecnici e cartografici dello studio di incidenza hanno considerato anche il progetto della Bretella di Collegamento SP3 - SP45 nell'ambito della valutazione di sovrapposizione con altri interventi, come previsto dalla normativa vigente in materia di valutazione di incidenza sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (Allegato G, DPR 357/1997 e s.m.i., DGR Marche 220/2010);
- sono stati individuati i seguenti Habitat di interesse comunitario presenti all'interno del sito:
 - Bordure planiziali, montane ed alpine di megaforie idrofile, Codice Natura 2000 6430;
 - *Boschi orientali di quercia bianca, Codice Natura 2000 91AA costituito da formazioni boschive mediterranee e submediterranee adriatiche e tirreniche a dominanza di Quercus virgiliana, Q. dalechampii, Q. pubescens e Fraxinus ornus;
 - *Foreste alluvionali ad Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alnopadion, Alnion incanae, Salicion albae) Codice Natura 2000 91E0 - habitat molto raro in tutta l'Europa centrale, espressione di una buona qualità naturalistica;
 - Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba, Codice Natura 2000 92A0 dominata, nello strato arboreo, da pioppi (Populus alba e Populus nigra), accompagnati da Salix alba e Ulmus minor e, nello strato arbustivo, composta da numerose specie tra cui Cornus sanguinea, Rhamnus catharticus, Rubus caesius, Humulus lupulus, Clematis vitalba e Amorpha fruticosa;
- come già rilevato nell'ambito dell'analisi della componente ecosistemi, gli interventi di progetto interferiscono con alcuni habitat di interesse comunitario, anche prioritari:
 - 92AO "Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba" - superficie sottratta 1.700 mq nella protezione con scogliere e 100 mq nel viadotto di scavalco del torrente Arzilla relativo alla bretella di competenza regionale;
 - 91EO* "Foreste alluvionali ad Almis glutinosa e Fraximus Excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) - superficie sottratta 1.300 mq nella protezione con scogliere e 1.000 mq nel viadotto di scavalco del torrente Arzilla relativo alla bretella di competenza regionale;
- lo studio effettuato ha analizzato i potenziali impatti sulla fauna e sugli habitat;
- il prevedibile aumento di disturbo acustico riconducibile alla realizzazione della viabilità di progetto, legato alle attività di cantiere ed al transito dei veicoli nella successiva fase di esercizio dell'opera, potrà essere percepito dalle specie chiave segnalate per il SIC, che prediligono le aree ecotonali di transizione tra le zone prative e gli ambiti perfluviali boscati. Tuttavia, lo studio afferma che gli habitat presenti in adiacenza alle aree di intervento risultano già attualmente scarsamente vocati alla frequentazione di specie elusive come i passeriformi segnalati per il sito (magnanina, ortolano ed averla piccola), a causa dell'inquinamento acustico proveniente dal traffico veicolare in transito lungo la vicina autostrada A14, mentre risultano maggiormente idonei per specie euriecie, sinantropiche e più tolleranti le situazioni di disturbo antropico, come la gazza (Garrulus glandarius), la cornacchia (Corvus corone cornix) ed il merlo (Turdus merula), che presentano scarso interesse naturalistico e conservazionistico. Per tale motivo l'incidenza sulla fauna è ritenuta lieve, benché non reversibile;

- per quanto riguarda i potenziali impatti legati alla frammentazione ed all'eventuale isolamento delle metapopolazioni faunistiche ospitate nel sito causate dalla realizzazione delle opere di progetto, si ritengono lievi gli effetti provocati sugli habitat delle specie chiave presenti, in considerazione del fatto che la nuova viabilità, nel tratto in analisi, si svilupperà in adiacenza e parallelamente al corridoio autostradale A14 Bologna-Bari-Taranto, che costituisce il principale e più evidente fattore di frammentazione ed alterazione antropica presente nel SIC e nel contesto territoriale in esame;
- è stata proposta la tabella relativa agli habitat Natura 2000 interessati dall'intervento di progetto con le relative superfici interferite; la valutazione dell'incidenza delle opere di progetto sugli habitat interferiti è stata effettuata attraverso specifici approfondimenti volti a definirne lo stato di conservazione mediante rilievi puntuali della flora e della vegetazione presente nei siti di intervento;
- l'habitat Natura 2000 "92A0 – Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba", rilevato in 4 diversi punti lungo il corso del torrente Arzilla, si presenta nei rilievi 2, 3 e 4 eseguiti a monte dell'autostrada A14, in un buono stato di conservazione, mentre immediatamente a valle dell'infrastruttura in corrispondenza dell'area oggetto degli interventi di progetto, il rilievo 1 evidenzia uno scadente stato di conservazione dell'habitat;
- inoltre, per quanto riguarda i rilievi 2, 3 e 4. l'esigua superficie colonizzata dai saliceti riparali non consente una ricca espressione delle potenzialità floristico-vegetazionali che, comunque, almeno nei tratti in cui la copertura arborea risulta continua, l'espressività ecologica è da considerarsi buona;
- l'habitat Natura 2000 "91E0* - Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)", rilevato lungo il corso del torrente Arzilla (rilievo 5), si presenta in uno stato di conservazione attuale piuttosto scadente, ciononostante, considerando l'irreversibilità dell'intervento e lo status di "habitat di interesse comunitario prioritario", l'incidenza è ritenuta dallo studio di intensità moderata;
- è stata effettuata anche una matrice riassuntiva utilizzata per la valutazione delle eventuali incidenze negative significative sugli habitat Natura 2000 e sulle specie chiave presenti nel sito; dall'analisi della tabella di valutazione proposta si evidenzia che gli interventi di progetto determinano una incidenza significativa in 5 casi, conseguentemente alla frammentazione ed alla perdita, seppur di esigue superfici, di due tipi di habitat naturali, di cui uno (91E0*) prioritario;

VALUTATO che:

- lo studio di incidenza presentato dalla società Autostrade per l'Italia conclude che il sistema locale della mobilità automobilistica come potenziato, dallo svincolo e delle bretelle consentirà di apportare evidenti benefici alla circolazione ed alle condizioni ambientali e di sicurezza dell'intera rete infrastrutturale dei trasporti. Inoltre, la realizzazione delle viabilità compensative si configura, proprio alla scala locale, come coerente attuazione delle previsioni programmatiche definite dal Piano Regolatore Generale del Comune di Fano;
- i riferimenti a tali opere sono riscontrabili sia nella Deliberazione del Consiglio Comunale di Fano n. 92 del 26 aprile 2006, sia nella successiva ed integrativa Deliberazione del Consiglio Comunale n. 106 del 16 maggio 2006, con le quali l'Amministrazione, in sede di Conferenza di Servizi, ha espressamente richiesto la progettazione e la realizzazione nel proprio territorio, contestualmente ai lavori di adeguamento alla terza corsia della A14, di una complanare tra il casello autostradale di Fano e la viabilità principale di Pesaro, unitamente ad altre opere di adeguamento della viabilità locale;
- lo studio di incidenza ha ritenuto quindi importante precisare che in ragione della natura compensativa a carattere infrastrutturale, nonché economico e sociale degli interventi progettuali oggetto dello Studio di Impatto Ambientale, è stata esclusa la valutazione comparativa rispetto alla configurazione geometrica e funzionale del progetto, sia della relativa opzione "0" (ovvero la valutazione dello scenario programmatico privo degli interventi di progetto), sia di ipotesi alternative di tracciato, in quanto le configurazioni plano-altimetriche studiate per ogni singola opera, oltre a presentare una perfetta coerenza e conformità urbanistica rispetto alle previsioni vigenti, sono il

risultato di un approfondito lavoro di condivisione intercorso con l'Amministrazione Comunale di Fano;

- tuttavia, lo studio di incidenza effettuato ha ritenuto opportuno intervenire proponendo un intervento compensativo di forestazione pari a 4.100 mq, da effettuare su suoli agricoli per ricreare nuovi habitat aventi le stesse caratteristiche di quelli sottratti. In particolare l'intervento di compensazione è volto a ricreare l'habitat Natura 2000 92A0 "Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*", all'interno dell'area perifluviale del corso d'acqua; dalla documentazione consegnata non risulta chiaro se la compensazione è riferita agli habitat sottratti per la realizzazione sia della bretella di collegamento di competenza regionale sia della protezione con scogliere di cui alla presente istanza, in quanto lo studio di incidenza riporta: "Le opere di progetto interferiscono il sistema naturale del sito solamente in concomitanza con la costruzione del viadotto di scavalco del corso d'acqua, genereranno, in fase di cantiere, la perdita di circa 0,4 ha di habitat Natura 2000. Pertanto si ritiene opportuno intervenire proponendo un intervento di forestazione di pari superficie da effettuare su suoli agricoli per ricreare nuovi habitat aventi le stesse caratteristiche di quelli sottratti", non tenendo conto della sottrazione degli habitat generata dalla realizzazione della protezione con scogliere dell'Arzilla; nell'ambito delle integrazioni non sono stati forniti chiarimenti specifici;
- la tipologia di composizione prevede la piantumazione di specie forestali per la ricostituzione di ecosistemi assimilabili a boschi plurispecifici caratterizzati da un sesto di impianto sinusoidale che possa conferire già nelle prime fasi post-impianto un aspetto il più naturaliforme possibile. Tale allineamento di tipo sinusoidale si prevede attraverso una picchettatura pre-impianto lungo archi di cerchio aventi un raggio pari a 10 metri (sesto di impianto possibile sole per superfici non inferiori a 5000 mq. L'impianto di forestazione è caratterizzato da alternanza di specie principali, secondarie ed accessorie in modo ripetitivo al fine di ricreare - dopo l'affermazione del materiale vivaistico - delle competizioni e delle sinergie tipiche dei boschi ad alto fusto dove si possono osservare un elevato numero di elementi arborei di una o più specie caratteristiche (specie principali) mantenendo comunque una consistente diversificazione specifica (specie secondarie);
- all'interno dello schema progettuale vengono classificati il pioppo bianco (*Populus alba*) e il pioppo nero (*Populus nigra*) come "Specie principali", il salice bianco (*Salix alba*), l'olmo campestre (*Ulmus minor*), il frassino ossifillo, (*Fraxinus oxycarpa*) e la farnia (*Quercus robur*) come "Specie secondarie" ed infine, il sanguinello (*Cornus sanguinea*), la fusaggine (*Euonymus europaeus*), il pallon di maggio (*Viburnum opulus*) e il sambuco (*Sambucus nigra*) come "Specie accessorie";
- sia le specie principali che quelle secondarie ed accessorie sono disposte alternativamente secondo distanze interfilari di 2 m, mentre le file risultano parallele ed equidistanti ogni 3 m, per un investimento di 2.753 piante ad ettaro, tale disposizione consente di agevolare il passaggio dei mezzi meccanici per l'esecuzione delle cure colturali indispensabili per l'attecchimento dell'impianto;
- a seguito delle analisi svolte e delle misure di compensazione proposte lo studio di incidenza afferma che il progetto risulta sostenibile in relazione agli habitat ed alle specie di interesse comunitario presenti all'interno del sito;

CONSIDERATO che nell'ambito delle integrazioni è stato chiesto di approfondire il progetto dell'intervento compensativo in area SIC. La società Autostrade per l'Italia ha rinviato tale approfondimento alla fase della progettazione successiva e in coordinamento con il progetto delle bretelle di Fano e le prescrizioni regionali impartite nell'ambito dell'autorizzazione ambientale delle compensazioni relative all'ampliamento alla terza corsia dell'A14 in comune di Fano;

VALUTATO che:

- lo studio di incidenza effettuato, anche in considerazione delle misure di compensazione proposte, ha ritenuto il progetto sostenibile in relazione agli habitat ed alle specie di interesse comunitario presenti all'interno del SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla";
- tuttavia, proprio le analisi effettuate nell'ambito dello studio evidenziano che si tratta di un caso di interferenza con ambiti prioritari individuati all'interno del SIC Corso dell'Arzilla;

- si esclude che l'opera possa essere "importante per la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica" o che possa comportare "conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente";
- inoltre, in considerazione della ridotta distanza dall'esistente primo casello di Fano e della realizzazione delle bretelle tangenziali comunali che risolvono già gran parte dei problemi di traffico della città, non si ritiene sostenibile l'esistenza di "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" che possano imporre la realizzazione del secondo casello di Fano, previa compensazione del danno provocato all'habitat Natura 2000 "91E0* - Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)";
- pertanto si ritiene che, ai fini della realizzazione dello svincolo di Fano Nord, non esistono le condizioni di rilevante interesse pubblico affinché l'incidenza sull'habitat prioritario possa essere superata attraverso compensazioni;
- peraltro, il fatto che tale habitat, rilevato lungo il corso del torrente Arzilla (rilievo 5), si presenta in uno stato di conservazione attuale piuttosto scadente, non si ritiene un motivo valido ad impedire la sua conservazione e anzi riqualificazione;
- inoltre l'intervento confina con l'habitat prioritario 91AA * "Boschi orientali di quercia bianca", e lo studio di incidenza effettuato non rileva incidenze su tale habitat. Si ritiene che durante le attività di cantiere tale habitat possa comunque subire impatti significativi, anche se di carattere temporaneo;

CONSIDERATO che in merito alla componente Rumore e vibrazioni:

- tutta l'area su cui si sviluppa il Nuovo Svincolo di Fano è pianeggiante, a destinazione prevalentemente residenziale e agricola, con presenza di cascine ed edifici residenziali-rurali isolati; l'area risulta interessata oltre dall'autostrada A14 anche dalle strade extraurbane SP 45 e SP 16;
- riferimenti piuttosto dettagliati sul clima acustico dell'area d'indagine sono stati reperiti nello Studio d'Impatto Ambientale per l'ampliamento alla 3° corsia dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, tratto Cattolica (Confine di Regione) – Fano, che riporta indagini ARPA risalenti al 1994 e misure fonometriche eseguite appositamente nel 2005; inoltre sono state svolte ulteriori misure nel 2009; Sono stati individuati i seguenti recettori sensibili ove seguire il monitoraggio:
 - P1 – Località Belgatto: evidenzia un livello di rumore diurno di 51.6 dBA e un livello notturno di 51.3 dBA, rappresentativi dell'area interessata dal Sito di Interesse Comunitario SIC07 della provincia di Pesaro e Urbino. L'autostrada A14, in genere poco udibile, costituisce rumore di fondo. Le componenti caratterizzanti sono essenzialmente biotiche, con particolare riferimento all'avifauna attiva soprattutto alle prime ore del mattino. Secondario, ma saltuariamente apprezzabile, il rumore provocato dal vento tra le fronde degli alberi;
 - P2 – Scuola Primaria Raffaello Sanzio – Via Pastrengo, 3: l'edificio scolastico è localizzato alla convergenza tra via Pastrengo e via Brigata Messina e il microfono è stato posizionato sul lato esposto a quest'ultima a una distanza di 10 m dal ciglio stradale. Il livello diurno rilevato è di 60.7 dBA, mentre quello notturno è di 55.1 dBA. I livelli sono indicativi del traffico veicolare lungo via Brigata Messina. Mancano infatti le normali componenti legate all'utilizzo dell'edificio scolastico, chiuso per la pausa estiva. Il resto della viabilità locale, in particolare la non molto distante Strada Nazionale Flaminia, costituiscono rumore di fondo poco udibile. Nelle vicinanze della scuola è presente una segheria, ma le attività lavorative non sono udibili perché localizzate sul lato opposto rispetto alla scuola;
 - P3 – Località Chiaruccia, 16/B: la misura è stata eseguita con microfono posizionato a 57 m di distanza dal ciglio strada della SS73bis e a Ovest di quest'ultima, che costituisce la sorgente di rumore dominante. Le altre sorgenti ascrivibili alla fruizione dell'edificio residenziale nelle vicinanze, sono saltuarie e di breve durata. Il resto della viabilità locale e l'autostrada A14 risultano poco udibili perché distanti. Il traffico sulla SS73bis è molto intenso durante il giorno e alle prime ore del mattino. Nel periodo diurno è stato rilevato un livello di 63.0 dBA, mentre nel periodo notturno un livello di 57.3 dBA;

- o P4 - Strada Comunale San Michele, 35: il ricettore corrisponde ad un gruppo di edifici rurali, in parte residenziali e in parte pertinenze, localizzati a circa 100 m a Sud della Strada Comunale Campo di Aviazione, oggetto della caratterizzazione acustica. Il microfono è stato posizionato a 10 m dal ciglio strada di quest'ultima, nei campi coltivati che circondano gli edifici. I livelli rilevati sono in periodo diurno 67.8 dBA, in periodo notturno 60.1 dBA. Il traffico veicolare è molto intenso e con velocità sostenute dalle prime ore del mattino fino a sera. La strada è infatti una delle principali vie di accesso alla zona industriale di Fano. Durante l'analisi della misura si è provveduto al mascheramento di un evento non pertinente alla caratterizzazione acustica dell'area, rappresentato da un concerto serale con prove diurne tenuto dentro il perimetro dell'aeroporto di Fano. Riguardo quest'ultimo, non risultano essere invece particolarmente significativi gli atterraggi e i decolli, visto che il traffico aereo è modesto e in genere rappresentato da bimotori a elica poco rumorosi;
- o P5 - Via Madonna Ponte, 21. L'area indagata è situata all'interno del Sito d'Interesse Comunitario SIC80 e della Zona a Protezione Speciale ZPS05. Le principali sorgenti di rumore caratterizzanti l'area sono di origine biotica, avifauna e cani, e saltuariamente legati al vento tra le fronde degli alberi. I rari edifici residenziali sono serviti da strade private non asfaltate e cieche su cui transitano esclusivamente i veicoli dei residenti con flusso orario pressoché nullo. Le altre infrastrutture in zona, autostrada A14 e via Enrico Mattei sono troppo lontane per costituire sorgente apprezzabile. La campagna di misura ha permesso di rilevare un livello diurno di 51.9 dBA e un livello notturno di 50.0 dBA;
- o nella tabella seguente è riportata una sintesi dei livelli diurni e notturni rilevati accompagnati dai relativi limiti di immissione derivati dalla zonizzazione acustica comunale di Fano. Sono state formulate le schede di monitoraggio e le relative analisi delle misure:

Punto	Localizzazione	LAeq [6-22]	LAeq [22-6]	Lim [6-22]	Lim [22-6]
P1	Località Belgatto	51.6	51.3	60	50
P2	Via Pastrengo, 3	60.7	55.1	60	50
P3	Località Chiaruccia, 16/B	63.0	57.3	70	60
P4	Strada Comunale S. Michele, 35	67.8	60.1	65	55
P5	Via Madonna Ponte, 21	51.9	50.0	55	45

CONSIDERATO che in merito alla definizione degli impatti e mitigazioni:

- per la definizione degli impatti nella fase di costruzione dell'opera, le attività rumorose sono ricondotte essenzialmente ai cantieri fissi, alle lavorazioni lungo il tracciato e al traffico indotto. Sono state condotte simulazioni per tali tipologie di attività;
- per il cantiere operativo CA1 si prevede di impiegare i seguenti macchinari: 1 officina meccanica, 3 autocarri, 1 pala gommata, 1 frantumatore. I livelli di potenza sonora dei singoli macchinari sono stati assunti dalle seguenti fonti: "Conoscere per prevenire - La valutazione dell'inquinamento acustico prodotto dai cantieri edili" - Comitato Paritetico Territoriale per la prevenzione infortuni, l'igiene e l'ambiente di lavoro di Torino e Provincia; Risultati di un'indagine fonometrica specifica effettuata su alcuni cantieri;
- La valutazione dell'impatto acustico dei cantieri, è stata effettuata attraverso il software di simulazione SOUNDPLAN (7.0). Sono state individuate tutte quelle situazioni in cui le attività connesse alle installazioni cantieristiche avrebbero potuto determinare un superamento dei limiti normativi. In questi casi si è provveduto ad individuare gli interventi di mitigazione necessari;

VALUTATO che:

- le analisi svolte hanno evidenziato che gli impatti sulla componente rumore risultano non sempre conformi alle indicazioni normative e pertanto è risultato necessario prevedere opere di mitigazione dedicate. I risultati ottenuti mostrano un superamento del criterio differenziale diurno in corrispondenza dei ricettori residenziali (Codici 075 – 080 -085). Per mitigare l’impatto delle aree di cantiere, si prevede l’installazione di una barriera di altezza pari a 5 metri localizzata lungo il lato Sud e Sud-Est del perimetro del cantiere CA1. Tale mitigazione garantisce il rientro nei limiti;

Barriera antirumore cantieri fissi

CANTIERE	CODICE BARRIERA	LATO CANTIERE	Lunghezza [m]	Altezza [m]	Superficie [m2]
CA1	B1	Sud e Sud-Est	165	5	825

CONSIDERATO che:

- per quanto riguarda i cantieri mobili, è stato effettuato dapprima un approccio tipologico, individuando la fase più rappresentativa, ovvero quella di formazione rilevati. Una volta individuati i singoli macchinari e la rumorosità complessiva delle attività previste è stata effettuata una simulazione tipologica al fine di stabilire il decadimento del rumore man mano che ci si allontana dall’area di cantiere. Sulla base dei risultati ottenuti, della distanza dei ricettori e della classificazione acustica delle aree, è stata individuata una sezione tra quelle maggiormente impattate dalle attività;
- una volta individuate le aree che risulterebbero maggiormente impattate, la valutazione dell’impatto è stata effettuata mediante il software di simulazione numerica SOUNDPLAN (7.0). La scelta sulla tipologia di lavorazione è stata fatta scegliendo le lavorazioni potenzialmente più rumorose tra quelle previste per tali attività, dal manuale “Conoscere per prevenire – La valutazione dell’inquinamento acustico prodotto dai cantieri edili” – Comitato Paritetico Territoriale per la prevenzione infortuni, l’igiene e l’ambiente di lavoro di Torino e Provincia;

VALUTATO che:

- i risultati ottenuti mostrano, nel caso di edifici molto prossimi all’area di cantiere, un significativo superamento dei limiti differenziali. Al fine di limitare quanto più possibile gli impatti, è stata prevista l’installazione di una barriera antirumore mobile di lunghezza variabile a seconda del tipo di attività che si dovranno svolgere e di altezza pari a 5 metri (generalmente 100 metri circa e comunque realizzate in maniera da schermare completamente i mezzi di lavoro presenti);
- per ciò che riguarda la viabilità di cantiere, date le modeste dimensioni di traffico previste, tale sorgente è stata considerata come trascurabile rispetto al carico acustico esistente;

CONSIDERATO che per la definizione degli impatti e delle relative mitigazioni nella fase di esercizio lo studio effettuato è composto di una sequenza coordinata di fasi che, a partire dalla caratterizzazione della qualità acustica del territorio, confluiscono in una progettazione delle caratteristiche geometriche e tipologiche degli interventi di protezione al rumore. La procedura operativa adottata si compone delle seguenti fasi:

- modellazione in 3D del sito oggetto di studio, delle opere antropiche, degli ostacoli naturali, dell’A14 e del Nuovo Svincolo in progetto, mediante l’impiego dell’applicativo AUTOCAD;
- localizzazione dei punti di calcolo scelti tra i ricettori più significativi, in corrispondenza dei quali viene effettuata la verifica di impatto acustico;
- attribuzione dei livelli di potenza acustica, in relazione alle previsioni di traffico per l’anno 2030, relativamente allo scenario progettuale estivo;
- valutazione dei massimi livelli incidenti ai ricettori individuati determinati dalle sorgenti stradali mediante l’utilizzo del software di simulazione SoundPlan 7.0 con implementato lo standard di calcolo NMPB-96;
- analisi dettagliata dell’effettiva sussistenza dei fenomeni di concorsualità e, qualora presenti, definizione delle correzioni da attribuire ai limiti normativi;

- verifica dei limiti per i vari ricettori compresi nell'area di studio, in relazione alla normativa vigente, alle zonizzazioni acustiche ed ai P.R.G. comunali ed alle analisi degli effetti di concorsualità;
- individuazione e modellazione degli interventi di mitigazioni indiretta (barriere antirumore, dune fonoassorbenti), sulla base delle indicazioni progettuali disponibili;
- confronto dei valori con gli obiettivi di mitigazione;
- eventuale riprogettazione del sistema di mitigazioni ipotizzate, al fine di rispettare gli obiettivi previsti in ogni punto;
- individuazione dei ricettori su cui risulta necessario effettuare la verifica per il rispetto dei limiti interni, a causa dell'impossibilità di rispettare i limiti esterni;
- progettazione di interventi diretti (sostituzione degli infissi) per quei ricettori in cui non sono rispettati i limiti interni;
- sintesi dei risultati della progettazione in apposite tabelle e loro rappresentazione su supporto cartografico;

CONSIDERATO che i dati di traffico utilizzati per le simulazioni sono quelli derivati dallo Studio di traffico allegato al S.I.A. riferiti al quadro progettuale estivo dell'anno 2030. Dallo studio di traffico si ricavano i dati inseriti nel modello di simulazione presso ciascuna delle sezioni stradali simulate. In particolare per tale intervento è stato simulato il contributo del traffico stradale circolante lungo la A14 e lungo lo svincolo di futura nuova realizzazione. Sono stati simulati i seguenti scenari:

- Scenario di post operam: sono state simulate le sorgenti stradali allo stato futuro, secondo le caratteristiche planoaltimetriche fornite dei progetti stradali e le condizioni di traffico definite dallo studio relativo per lo scenario progettuale estivo al 2030;
- Scenario di post operam con mitigazioni: è stato simulato lo scenario post operam precedente con l'inserimento degli interventi di mitigazione necessari all'ottenimento del rispetto dei limiti ai ricettori;

CONSIDERATO che:

- i risultati ottenuti sono stati rappresentativi del massimo livello incidente ad un metro della facciata più esposta di ciascun ricettore individuato relativamente ad entrambi i periodi di riferimento (diurno e notturno) per i ricettori residenziali ed al solo periodo diurno per i ricettori sensibili (scuole);
- è stata riportata una sintesi ricavata dalle stime di dettaglio eseguite sui ricettori potenzialmente più impattati, ovvero i ricettori con codifica da 60 a 116 e 913 a 914. Complessivamente sono stati individuati 53 edifici nell'ambito di studio, tutti residenziali (3 non abitati) e nessun edificio scolastico;

VALUTATO che al fine di ridurre al massimo gli impatti sugli edifici, è stata prevista l'installazione di barriere acustiche. La progettazione delle barriere antirumore ha permesso di definire la geometria (altezza, lunghezza) e localizzazione degli interventi sulla propagazione del rumore. L'elenco delle barriere antirumore è riportato nella seguente tabella:

Elenco barriere antirumore previste per ciascun intervento.

Nuovo svincolo di Fano Nord							
Codice barriera	Codice edifici protetti	Lunghezza barriera (m.)	Altezza da p.s. (m.)	Superficie (mq)	Carr.	Chilometrica (inizio)	Chilometrica (fine)
FO1006	70	95	3.0	285	Dx	0+215	0+285
FO1002	87	102	4.0	408	Dx	0+240	0+342
FO1001	81	140	4.0	560	Dx	0+425	0+565
FO1005	75	127	4.0	508	Sx	0+125	0+252

- lo svincolo influenza acusticamente sia i ricettori localizzati all'interno della fascia A (sul lato Nord e sul lato Sud) che quelli in fascia B (sul lato Nord), tuttavia determina superamenti soltanto nel periodo notturno;
- l'impegno complessivo in opere di mitigazione è pari ad uno sviluppo lineare di 464 m, con una superficie complessiva di 1.761 mq;
- nelle tabelle seguenti si riportano le sintesi dei risultati delle simulazioni per ciascun intervento riportanti le situazioni in assenza ed in presenza di interventi mitigativi;

Nuovo svincolo di Fano Nord sintesi dei risultati.

Stato non mitigato							
Periodo	Totale ricettori	Ricettori con superamento	Classi di superamento (dBA)				
			0 < Delta ≤ 2,5	2,5 < Delta ≤ 5	5 < Delta ≤ 7,5	7,5 < Delta ≤ 10	Delta > 10
Diurno	53	0	-	-	-	-	-
Notturno	53	3	3	-	-	-	-
Stato mitigato							
Periodo	Totale ricettori	Ricettori con superamento	Classi di superamento (dBA)				
			0 < Delta ≤ 2,5	2,5 < Delta ≤ 5	5 < Delta ≤ 7,5	7,5 < Delta ≤ 10	Delta > 10
Diurno	53	0	-	-	-	-	-
Notturno	53	0	-	-	-	-	-

- da tali tabelle si evince come su di un totale di 53 ricettori gli interventi oggetto di valutazione comportino superamenti, in assenza di mitigazione, su di un totale di 3 ricettori nel periodo notturno. Impiegando le mitigazioni acustiche sopra riportate i superamenti vengono tutti eliminati;

CONSIDERATO che:

- a seguito dell'adeguamento progettuale del nuovo svincolo di Fano nord nell'ambito delle integrazioni, si è reso necessario effettuare un nuovo studio acustico al fine di valutare quali fossero le eventuali modifiche alle mitigazioni individuate nel precedente progetto;
- i punti di calcolo considerati sono quelli relativi alla facciata maggiormente esposta agli impatti acustici dell'infrastruttura considerata e sono gli stessi nelle presi in considerazione nelle simulazioni acustiche precedenti. Analogamente anche i dati di traffico utilizzati sono rimasti invariati rispetto a quelli utilizzati nello studio acustico precedente;
- le simulazioni effettuate hanno evidenziato che gli edifici post lungo la carreggiata nord dell'A14, ovvero quelli localizzati sul lato opposto di dove sorgerà il nuovo svincolo, non evidenziano, a seguito della modifica progettuale, variazioni significative del loro clima acustico restando di fatto nelle medesime condizioni evidenziate dal precedente studio acustico. Anche con questo progetto si rende necessario prolungare la barriera acustica posta lungo la carreggiata dell'A14, mediante la realizzazione della nuova barriera B1001, per consentire di far rientrare nei limiti l'edificio 81. Per quanto riguarda invece gli edifici posti lungo la carreggiata sud dell'autostrada A14, è possibile osservare quanto segue:
 - l'avvicinamento dello svincolo al tracciato dell'autostrada A14 ha comportato un generale miglioramento del clima acustico degli edifici residenziali; tale miglioramento è particolarmente avvertibile per gli edifici 70, 72, 75 ed 80, che sono quelli che maggiormente evidenziano benefici del loro clima acustico. Si evidenzia in particolare che non è più necessario prevedere la barriera B1006, prevista dal precedente studio acustico a protezione dell'edificio 70, in quanto il nuovo progetto, già in assenza di mitigazioni, consente di ottenere livelli di pressione sonora inferiori a quelli ottenuti dal precedente studio acustico nello scenario mitigato. Infine si evidenzia che si è deciso di mantenere la barriera prevista a protezione dell'edificio 75, anche se il nuovo studio acustico ha evidenziato che la modifica progettuale garantirebbe già da sola il rispetto dei limiti vigenti;

la barriera B1005 è quindi stata confermata per garantire valori di pressione sonora inferiori a 55dBA e minori di quelli previsti dal precedente progetto mitigato;

- la barriera B1002, prevista a protezione dell'edificio 87 è stata confermata, in quanto nel tratto non vi sono modifiche significative del nuovo progetto rispetto al precedente;
- gli unici edifici residenziali di quelli censiti che mostrano un peggioramento del loro clima acustico sono i ricettori 73 e 74, che presentano valori di pressione sonora complessivamente superiori di circa 1,5 dBA rispetto a quelli previsti in precedenza. Tuttavia la società Autostrade per l'Italia evidenzia che lo studio acustico attuale prevede valori di pressione sonora di molto inferiori ai limiti vigenti; per tale motivo non sono state previste a loro protezione ulteriori opere di mitigazione rispetto alle barriere acustiche già presenti lungo l'autostrada A14;
- si precisa che gli edifici 68 e 69, pur presentano superamenti dei limiti vigenti, non sono stati mitigati, in quanto non sono considerabili ricettori, a causa delle loro condizioni di totale abbandono (inoltre ricadono in area destinata a insediamenti commerciali dal PRG vigente), come già evidenziato dallo studio acustico precedente;
- infine si evidenzia che, considerando esclusivamente gli edifici residenziali, il nuovo scenario mitigato comporta un miglioramento dei livelli di pressione sonora, rispetto allo stesso scenario del progetto precedente, complessivamente pari a circa 0.3 dBA;

VALUTATO che, nel complesso, con la realizzazione del nuovo progetto presentato nell'ambito delle integrazioni e con la mitigazione tramite barriere acustiche, i livelli di pressione sonora si abbassano andando a migliorare il clima acustico e l'esposizione dell'area in studio rispetto alla realizzazione del precedente progetto. Tuttavia, lo studio non tiene conto dell'incremento del traffico su via Trave a seguito dell'incanalamento del flusso veicolare su tale strada e pertanto dell'inquinamento acustico che si ripercuote sulle strade del centro di Fano;

CONSIDERATO che in merito alla componente vibrazioni sono state svolte verifiche per la fase di costruzione su base sperimentale in casi analoghi; le componenti di attenuazione e amplificazione delle vibrazioni all'interno del terreno e sull'edificio, introdotte nel calcolo come valori medi, riguardano:

- attenuazione per dissipazione interna del terreno;
- attenuazione geometrica, in relazione al tipo di sorgente e di onda;
- attenuazione dovuta a ostacoli o discontinuità del terreno;
- attenuazione dovuta all'accoppiamento terreno-fondazione;
- attenuazione dovuta alla propagazione in direzione verticale nel corpo dell'edificio;
- amplificazione determinata dai solai;
- i calcoli previsionali tipologici sono stati svolti in corrispondenza di punti di calcolo localizzati sul 1° orizzontamento dell'edificio a distanze via via crescenti dal fronte di scavo, al fine di valutare varie geometrie sorgente-ricettore e, in particolare, alle distanze di 10, 25, 50, 75, 100, 150 e 200 m;

CONSIDERATO che per la fase di esercizio, le misure eseguite non si hanno evidenziato particolari criticità per la componente vibrazioni. I livelli di vibrazione rilevati in prossimità del ciglio stradale, in condizioni di flusso e di composizione del parco veicolare paragonabili a quelle che si potranno riscontrare sulle viabilità di nuova realizzazione, risultano infatti sempre ampiamente inferiori ai limiti previsti dalla normativa tecnica, anche in corrispondenza degli eventi di magnitudo più elevata;

VALUTATO che:

- sono stati individuati gli edifici residenziali potenzialmente soggetti a impatto vibratorio nella fase di costruzione dell'opera. Presso tutti questi siti si prevede di eseguire le opportune verifiche testimoniali prima dei lavori e di adottare le procedure di prevenzione e gestione degli effetti

disturbanti indotti dalle vibrazioni, incluse specifiche attività di monitoraggio nei periodi di maggiore disturbo;

- per la fase di esercizio lo studio conclude che le vibrazioni non rappresentano un elemento di criticità per la tipologia di opera in esame;
- inoltre nello Studio di Impatto Ambientale sono riepilogati gli accorgimenti che verranno adottati per ridurre al minimo i disturbi e i disagi;
- lo spostamento del piazzale di esazione permette di ridurre il numero di edifici potenzialmente affetti da disturbo vibrazionale nel corso dei lavori per la realizzazione della nuova opera;
- rispetto ai precedenti 8 edifici (070, 072, 075, 084, 086, 114, 115, 116), nella nuova soluzione presentata nell'ambito delle integrazioni restano potenzialmente impattati in quanto posti a distanza inferiore a 30m dalle aree di lavoro i seguenti 5: 084, 086, 114, 115, 116;

CONSIDERATO che in merito alla componente Salute pubblica:

- lo studio ha analizzato le tematiche relative all'impatto sulla salute pubblica maggiormente connesse con un'opera stradale: inquinamento atmosferico; inquinamento acustico; disturbo da vibrazioni;
- riguardo all'inquinamento atmosferico, lo studio rileva che il confronto tra i vari scenari, evidenzia differenze decisamente modeste, a riprova del fatto, da un lato che gli interventi di progetto non determineranno significative variazioni di traffico sull'A14 e aumenti di concentrazioni significative nelle aree limitrofe, e dall'altro che l'incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni associate al rinnovo del parco veicolare;
- riguardo all'inquinamento acustico, lo studio stima che il traffico sul nuovo svincolo potrà determinare livelli acustici superiori ai limiti di riferimento, per lo più limitatamente alle poche abitazioni prossime all'area di intervento. Sono state studiate e inserite in progetto le mitigazioni acustiche necessarie a ridurre i livelli presso i ricettori. I miglioramenti che saranno ottenuti con l'installazione delle barriere acustiche sono significativi, infatti nessun ricettore di quelli censiti presenta esuberanti nello scenario con mitigazioni;
- riguardo alle vibrazioni, l'analisi dei potenziali impatti per la fase di esercizio ha escluso che si possano verificare situazioni di superamento dei limiti di riferimento per il disturbo alla popolazione; lo studio effettuato prevede che gli impatti potranno verificarsi solo in occasione dell'esecuzione delle lavorazioni, esclusivamente diurne, che comportano immissione di vibrazioni nel terreno, in particolare gli scavi e la realizzazione di micropali. L'estensione delle aree di impatto è limitata a circa 30m dalla sede delle lavorazioni. Per loro natura tali impatti sono di natura temporanea e limitata, in quanto la durata di tali lavorazioni è generalmente di pochi giorni;

VALUTATO che nonostante la soluzione progettuale scelta nell'ambito delle integrazioni comporti una leggera riduzione degli effetti del progetto sulla salute pubblica, soprattutto per un contenimento degli impatti da vibrazioni durante i lavori e da rumore nella fase di esercizio, restando invariati gli impatti sulla componente atmosfera, occorre segnalare che lo studio non tiene conto dell'incremento del traffico su via Trave a seguito dell'incanalamento del flusso veicolare su tale strada e delle possibili incidenze sulla salute pubblica che può creare il congestionamento del traffico nel centro di Fano;

CONSIDERATO che con riferimento alla componente Paesaggio:

- con riferimento ai caratteri generali dell'area lo studio evidenzia che la Provincia di Pesaro e Urbino è caratterizzata da tre ambienti differenti, se pur prossimi, l'uno all'altro: i monti dell'Appennino marchigiano; la zona collinare; la fascia costiera affacciata sull'Adriatico. La zona che gravita intorno alla città di Fano è una zona collinare che digrada verso il mare ed è attraversata dalle Valli del Foglia, del Metauro e del Cesano, separate da morbide ondulazioni, che diventano via via più aspre sino alla spettacolare gola del Furlo;
- in merito alla definizione ed analisi degli impatti potenziali, lo studio evidenzia che l'opera si inserisce in aree limitrofe al territorio urbanizzato, in adiacenza al tracciato autostradale in zone agricole periurbane caratterizzate per lo più da seminativi. Anche se le coltivazioni cerealicole

risultano essere la matrice fondamentale, il territorio interessato dall'opera in progetto appare caratterizzato da vigneti e oliveti, soprattutto nella parte collinare e da filari arborei e di vite, che dal punto di vista paesaggistico costituiscono un fattore qualitativo importante. Le tipologie di impatto considerate, per la fase di cantiere e per quella di esercizio, sono: Occupazione di suolo; Interferenza con il sistema dei vincoli; Percezione dell'infrastruttura dal contesto;

- gli impatti più diretti sul paesaggio in fase di cantiere consistono nella temporanea occupazione di suolo agricolo e nel taglio della vegetazione esistente, mentre, per quello che concerne l'esercizio dell'infrastruttura, l'impatto maggiore risulta dall'occupazione non reversibile di territorio agricolo e dall'interferenza con filari arborei, nonché dalla visibilità dell'intervento dovuta alla presenza del sovrappasso dell'autostrada; non si registrano interferenze con il sistema storico e degli edifici di valore storico architettonico, né per la fase di cantiere né per quella di esercizio;

VALUTATO che:

- come evidenziato anche nel parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, che ha espresso parere contrario alla realizzazione dell'intervento - conformemente al parere della Soprintendenza locale - in quanto ha individuato un impatto paesaggistico non accettabile, si rilevano problemi di intervisibilità e interferenze dirette rispetto al vincolo paesaggistico che insiste nell'area;
- infatti, nell'area si rileva l'esistenza di aree vincolate *ope legis* ai sensi dell'articolo 142 del codice dei beni culturali, comma 1, lettera c) al quale si sovrappongono i vincoli ai sensi dell'articolo 136 del D.lgs. 42/2004. In particolare si fa riferimento alla dichiarazione di notevole interesse pubblico di cui al DM 25 agosto 1965 - Comune di Fano - zona a Nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore, e al Decreto del Presidente della Giunta Regionale Marche n. 668 del 3 febbraio 1981 Legge 1497 - Comune di Fano - zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla;
- inoltre, il Piano Paesaggistico Ambientale Regionale, adottato con delibera regionale n. 4127 del 13/07/1987 e approvato con delibera regionale n. 197 del 03/11/1989, individua indirizzi generali di tutela nelle aree A e B (in area B ricade l'area di intervento), di prevalente conservazione e di ulteriore qualificazione, in considerazione dell'alto valore dei caratteri paesistico-ambientali. Inoltre, l'intervento ricade in area V ove è prevista una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali e lineari;
- in linea generale, gli impatti prodotti a livello paesaggistico non si ritengono controbalanciati dalla concreta utilità dello svincolo di Fano Nord per l'alleggerimento del traffico della città di Fano. Le medesime condizioni di alleggerimento di traffico create dallo svincolo Nord sono create dalle bretelle di collegamento di viabilità ordinaria, già positivamente valutate con Decreto di VIA regionale 11/VAA del 28/02/2013, di cui alle restanti opere compensative della terza corsia sulla A14;

CONSIDERATO che il progetto prevede le seguenti misure di mitigazione:

- la realizzazione di una serie di barriere acustiche verticali in corrispondenza dei ricettori esposti, nelle immediate adiacenze dello svincolo, al fine di riportare i livelli acustici entro i limiti di soglia prescritti, come esposte nell'ambito dell'analisi della componente ambientale Rumore;
- interventi di mitigazione a verde che hanno come obiettivo generale la riduzione al minimo dell'impatto generato dalle opere di progetto e l'inserimento paesaggistico-ambientale nel contesto territoriale di riferimento delle diverse infrastrutture analizzate;

CONSIDERATO che

- lo studio comprende un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), redatto e strutturato sulla base delle Linee Guida emanate dal Ministero dell'Ambiente, tenendo conto delle analisi specifiche per le componenti ambientali; tale Piano di Monitoraggio è stato sviluppato in continuità con i Piani di Monitoraggio Ambientali relativi ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14, di cui al parere favorevole della Regione Marche e del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

- le analisi effettuate hanno indotto ad operare delle scelte relative alle componenti ambientali interessate: Atmosfera; Rumore; Vibrazione; Ambiente idrico superficiale; il Piano di Monitoraggio è articolato sui settori ambientali individuati e oggetto di monitoraggio, nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam;
- sono previste variazioni sull'esatta localizzazione dei punti di misura durante la fase ante operam in base a richieste degli Enti di Controllo ed alla disponibilità dei proprietari delle aree in cui verranno eseguite le misure;
- il Piano di Monitoraggio è pertanto articolato su tre settori ambientali principali: antropico, idrico e naturale. In merito al settore antropico è stata definita e strutturata una rete di monitoraggio ambientale dedicata ai suddetti aspetti e suddivisa nelle seguenti componenti ambientali: Atmosfera, Rumore e Vibrazioni. In merito al settore idrico è stato previsto il monitoraggio della componente ambientale denominata Acque Superficiali ed Ecosistemi Fluviali che comprende il monitoraggio dei corsi d'acqua, con particolare attenzione agli aspetti di qualità delle acque e degli ecosistemi fluviali, comprendendo anche gli aspetti più strettamente naturalistici quali la fauna e la vegetazione, vista anche la presenza di vegetazione ripariale e habitat di interesse;
- il progetto presentato ha descritto i metodi di rilevamento, le attività di monitoraggio, gli aspetti organizzativi e il sistema informativo;

VALUTATO in conclusione che:

- il progetto e lo studio ambientale forniti hanno sviluppato e analizzato le richieste pervenute da singoli enti e soggetti; senz'altro, l'alternativa di progetto sviluppata nell'ambito delle integrazioni è migliorativa rispetto al contesto territoriale, almeno in considerazione del minor consumo di suolo;
- tuttavia, nonostante l'ammontare delle integrazioni prodotte nell'ambito dell'istruttoria, sono rimaste irrisolte alcune problematiche basilari che rendono l'opera ambientalmente non sostenibile in quanto generatrice di impatti attualmente non mitigabili;
- lo scopo dichiarato dell'opera è quello di migliorare il collegamento verso Nord con la città di Pesaro, senza attraversare il centro di Fano. In linea generale tutte le opere compensative chieste dall'Amministrazione comunale di Fano nell'ambito della Conferenza di servizi di approvazione della terza corsia della A14 hanno lo scopo di decongestionare il centro di Fano, creando tangenziali e percorsi alternativi alle vie del centro cittadino; tuttavia, nonostante il casello di Fano Nord sia considerato una compensazione territoriale, si ritiene che la realizzazione di un casello autostradale a soli 4,3 km da quello esistente di Fano Sud, e a pochi Km da un ulteriore svincolo verso Nord già programmato dalla società Autostrade per l'Italia come Pesaro Sud, dovrebbe essere supportato da reali necessità territoriali, ossia da una mancanza di alternative stradali della viabilità ordinaria. Invece, nel caso della presente istanza, le restanti opere compensative del comune di Fano, cosiddette bretelle di collegamento, la cui valutazione ambientale è stata già conclusa con esito favorevole da parte della Regione Marche con Decreto n. 11/VAA del 28.02.2013, congiuntamente alla viabilità esistente e in corso di realizzazione da parte del Comune di Fano, consentono di raggiungere, dal casello di Fano Sud, lo stesso punto dell'incanalamento del traffico su via Trave prodotto dal progetto del nuovo casello di Fano Nord, con una differenza di percorrenza di soli 3 km; in questo senso lo svincolo di Fano Nord si ritiene sovrabbondante per la risoluzione dei problemi viabilistici di Fano rispetto alla realizzazione delle bretelle;
- tali bretelle tangenziali, si collegano in modo radiale con il centro di Fano, diversificando i percorsi ed evitando congestionamenti; il nuovo svincolo di Fano Nord produce, invece, un unico incanalamento del traffico proveniente dalla A14 e dalla SP 45 Carignano, su via Trave, e quindi sul centro cittadino, in quanto, attualmente, non rientra nella programmazione dei lavori pubblici del bilancio comunale il proseguimento delle tangenziali nella periferia Nord di Fano ai fini del collegamento con la SS 16;
- pertanto la realizzazione del nuovo casello, non solo creerebbe un inutile consumo del suolo, peraltro in area importante ai fini dei vincoli paesaggistici come rilevato dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, ma creerebbe impatti aggiuntivi, per le componenti atmosfera,

rumore e vibrazioni e salute pubblica, non mitigati dal progetto, a causa del congestionamento da traffico su una strada non idonea a sopportarlo come via Trave; non si ritengono possibili ulteriori alternative progettuali sulla stessa area, oltre a quelle esaminate nell'ambito dell'istruttoria, in grado di evitare tali impatti;

- l'incidenza sulla componente ambientale suolo, in area rilevante a fini paesaggistici, si ritiene certa, soprattutto in considerazione degli impatti indiretti causati dalla successiva inevitabile urbanizzazione dell'area agricola limitrofa allo svincolo, vista la facilità di accesso per nuove strutture commerciali e residenziali; la richiesta della regione Marche circa la realizzazione di una mitigazione ambientale, consistente alla realizzazione di superfici forestali, in quantità tale da poter occupare tutte le aree situate ai lati della SP 45, maggiormente sensibili alla diffusione insediativa, non è stata sopportata, allo stato attuale, da una proposta concreta avanzata dalla Società Autostrade per l'Italia;
- infine, in merito all'intervento compensativo per la sottrazione di habitat prioritari Natura 2000 "91E0* - Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior*, oltre a sottolineare la carenza in termini di chiarezza sul reale riferimento alla compensazione dell'incidenza per la realizzazione della scogliera sulla sponda sinistra del Torrente Arzilla, non si ritiene sostenibile l'esistenza di "motivi imperativi di rilevante interesse pubblico" che possano imporre la realizzazione del secondo casello di Fano, previa compensazione del danno provocato all'habitat, in quanto la ridotta distanza dall'esistente primo casello di Fano e la realizzazione delle bretelle tangenziali comunali che sostituiscono in realtà gli obiettivi della realizzazione del casello ai fini della risoluzione del traffico della città di Fano, rendono non sostenibile la condizione di rilevante interesse pubblico;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarato dalla società Autostrade per l'Italia ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori e i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

VALUTATE le osservazioni pervenute da soggetti terzi interessati e le controdeduzioni presentate dalla Società Autostrade per l'Italia;

VISTO il parere contrario del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;

VISTO il parere favorevole con prescrizioni della Regione Marche che resta tuttavia critico sugli stessi aspetti già evidenziati nell'ambito del presente parere e chiede, di fatto, una revisione del progetto;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME
parere contrario**

alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A. relativa al progetto "Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto - Tratto Cattolica - Fano - Realizzazione nuovo svincolo Fano Nord".

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

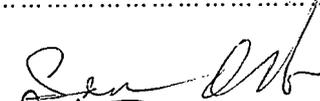
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA
Speciale)



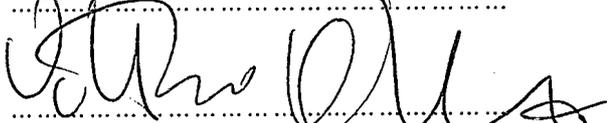
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



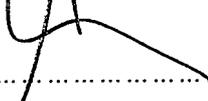
Prof. Vittorio Amadio



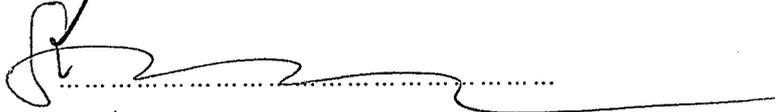
Dott. Renzo Baldoni



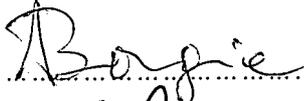
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



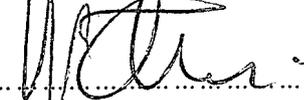
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



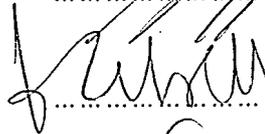
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



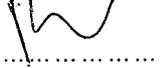
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno



ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

CDIUU

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ASSENTE

41

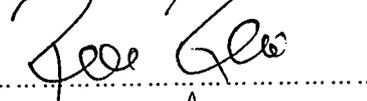
Arch. Eleni Papaleludi Melis



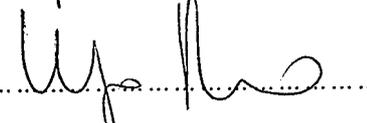
Ing. Mauro Patti



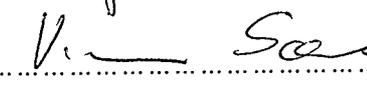
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

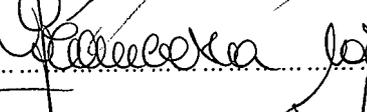
Dott. Paolo Saraceno



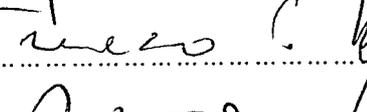
Dott. Franco Secchieri



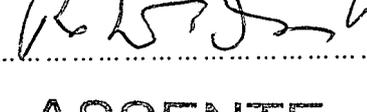
Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani



Dott. Davide Piccinini (Rappresentante Regione Marche)

ASSENTE