

**REGIONE
MARCHE**



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



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

Regione Marche - Giunta Regionale
Registro Unico della Giunta Regionale

0497102 | 03/07/2014
R MARCHE | GRM | VAA | P
400.130.10/2010/VAA 08/224

E.prot DVA - 2014 - 0022170 del 04/07/2014

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

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale

Divisione II - V.I.A.

dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

V.I.A. - V.A.S.

dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it

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

Autostrade per l'Italia S.p.A.

Via Bergamini, n. 50 - 00159 ROMA

autostradepertalia@pec.autostrade.it

Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici delle Marche

mbac-dr-mar@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici Delle Marche

mbac-sbap-mar@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche

mbac-sba-mar@mailcert.beniculturali.it

Provincia di Pesaro-Urbino

provincia.pesarourbino@emarche.it

Comune di Fano

comune.fano@emarche.it

A.R.P.A.M. Dip. Prov.le di Pesaro

arpam.dipartimentopesaro@emarche.it

Corpo Forestale dello Stato Comando Provinciale di Pesaro e Urbino

cp.pesaro@pec.corpoforestale.it

REGIONE MARCHE

Servizio Infrastrutture Trasporti Energia

P.F. Difesa del Suolo e Autorità di Bacino

SEDI

e, p.c.





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

Corpo Forestale dello Stato
Comando Regionale per le Marche
coord.marche@pec.corpoforestale.it

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

Al Presidente della Giunta regionale
All'Assessore all'Ambiente
LORO SEDI

OGGETTO: D.Lgs. n. 152/2006 artt. 23 e 25, c. 2; L.R. n. 3/2012 art. 23. Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.
Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.a. Progetto: "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".
Trasmissione del decreto n. 70/VAA del 30.06.2014.

La Società Autostrade per l'Italia Spa, ha presentato, ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2, del D.Lgs. n. 152/2006 e dell' art. 23, della L.R. n. 3/2012, a questa Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali ed alle altre amministrazioni coinvolte nel procedimento, l'istanza (ns. prot. n. 0395654/08/06/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) statale e della Valutazione di Incidenza (V.I.), ai sensi del D.P.R. 357/1997, relativa al progetto di realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di Stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria.

A seguito della comunicazione della procedibilità dell'istanza da parte della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM, questo ufficio con nota prot. n. 0468393/02/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/P, ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo e contestualmente, ai sensi dall'art. 23 della L.R. n. 3/2012, ha richiesto agli enti coinvolti nel procedimento l'espressione dei pareri e/o contributi istruttori di competenza al fine dell'espressione del parere regionale di V.I.A.

A seguito dell'istruttoria condotta, dei contributi, dei pareri e delle osservazioni pervenute, questo ufficio ha concluso il procedimento di VIA statale, esprimendo parere positivo con condizioni.

Inoltre, si informa che il decreto in oggetto può essere scaricato e consultato integralmente dal seguente link:

<http://www.ambiente.regione.marche.it/Ambiente/Valutazioneautorizzazioni/ValutazioneImpattoAmbientale.aspx>.

Il decreto in oggetto verrà pubblicato per estratto nel B.U.R.M. del 10.07.2014.

Cordiali saluti.

Allegati:

- Copia del decreto n. 70/VAA del 30.06.2014;

400.130.10.V00 365 – Nuovo Svincolo Fano Nord

Il Dirigente della Posizione di Funzione
Geol. David Piccinini

DGpostacertificata

Da: REGIONE MARCHE [regione.marche.valutazamb@emarche.it]
Inviato: giovedì 3 luglio 2014 16:57
A: mbac-dr-mar@mailcert.beniculturali.it; mbac-sba-mar@mailcert.beniculturali.it;
comune.fano@emarche.it; mbac-sbap-mar@mailcert.beniculturali.it;
arpam@emarche.it; segreteria.ministro@pec.mit.gov.it;
coor.marche@pec.corpoforestale.it; autostradepertilalia@pec.autostrade.it; mbac-
dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; cp.pesaro@pec.corpoforestale.it;
arpam.dipartimentopesaro@emarche.it;
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it;
provincia.pesarourbino@legalmail.it
Oggetto: 0497102|03/07/2014|R_MARCHE|GRM|VAA|P|400.130.10/2010/VAA_08/224
Allegati: Documento_principale.pdf; Decreto_70_VAA del 30_06_2014_CONFIRMA.pdf;
Segnatura.xml

Si trasmette come file allegato a questa e-mail il documento e gli eventuali allegati.
Amministrazione: REGIONE MARCHE;
A00: Registro Unico della Giunta Regionale; Numero di protocollo: 497102; Data
protocollazione: 03-07-2014



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 1
	Data: 30/06/2014	

**DECRETO DEL DIRIGENTE DELLA POSIZIONE DI FUNZIONE
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
N. 70/VAA DEL 30/06/2014**

Oggetto: DLgs 152/06 art 25 c. 2; LR 3/12 art 23 - Procedura VIA statale. Soc. Autostrade per l'Italia Spa. Realizzazione Nuovo svincolo Fano Nord. Parere Regionale

**IL DIRIGENTE DELLA POSIZIONE DI FUNZIONE
VALUTAZIONI ED AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI**

VISTO il documento istruttorio riportato in calce al presente decreto, dal quale si rileva la necessità di adottare il presente atto;

RITENUTO, per i motivi riportati nel predetto documento istruttorio e che vengono condivisi, di emanare il presente decreto;

VISTO l'articolo 16 della legge regionale 15 ottobre 2001, n. 20;

VISTA la D.G.R. n. 78 del 27 gennaio 2014 con la quale sono state individuate, nell'ambito del Gabinetto del Presidente, della Segreteria Generale e dei Servizi, le posizioni dirigenziali individuali e di funzione e sono stati assegnati i relativi incarichi dirigenziali.

- D E C R E T A -

DI ESPRIME PARERE POSITIVO, ai sensi dell'art. 25, c. 2 del D.Lgs. n. 152/2006 ed ai sensi dell'art. 23, della L.R. n. 3/2012, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in merito all'istanza presentata dalla Società Autostrade per l'Italia SpA, relativa al progetto denominato: "Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria", a condizione che:

1. Venga studiata una soluzione progettuale in grado di mitigare l'impatto del traffico in uscita dal nuovo casello e dalle bretelle, il quale graverà in parte su Via Trave (strada urbana con caratteristiche attualmente non adatte a sostenere elevati volumi di traffico) e quindi sul centro della città di Fano.
2. Sia adeguatamente controdedotto quanto rilevato dall'ARPAM – Dipartimento provinciale di Pesaro in merito agli impatti diretti nei confronti della matrice aria, in particolare non è stato quantificato il rischio di superamenti, viste le concentrazioni attuali di inquinanti atmosferici.
3. In relazione agli esiti degli approfondimenti di cui al punto precedente dovranno essere eventualmente adottate adeguate misure di compensazione ambientale.

rf



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 2
	Data: 30/06/2014	

4. Siano compensati gli impatti diretti, irreversibili, non mitigabili e cumulativi sul consumo di suolo agricolo con una superficie da riforestare ulteriore rispetto a quella già proposta nell'ambito del procedimento di VIA relativo alla realizzazione della Bretella S.P. 3 – S.P. 45.
5. Siano realizzate mitigazioni consistenti in superfici forestali, eventualmente comprensive di quelle indicate al punto precedente, in quantità tale da poter occupare le aree situate ai lati della S.P. 45 maggiormente sensibili alla diffusione insediativa.
6. Siano opportunamente valutate le incidenze per la scogliera da realizzare sulla sponda sinistra del Torrente Arzilla interno al Sito Natura 2000 SIC IT5310008 *Corso dell'Arzilla* e individuate le opportune misure di compensazione.
7. Siano fornite adeguate misure e/o indicazioni in merito alla risoluzione della criticità idrogeologica relativa all'area di deposito AD01, per la quale non sono state previste misure di mitigazione.
8. Sia aggiornato lo studio di traffico secondo le attuali ipotesi di scenario socio-economico.

DI ESPRIMERE, sulla base del parere della Provincia di Pesaro – Urbino e ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997, parere positivo circa le incidenze del progetto di difesa spondale da realizzare in sinistra idrografica del Torrente Arzilla nel punto in cui l'alveo si avvicina al tracciato autostradale. Tale parere positivo è condizionato al rispetto delle prescrizioni riportate nel parere dell'Autorità di Bacino regionale prot. 296647 del 09/05/2013 anche in considerazione della mitigazione delle incidenze da riportare nell'apposito studio da inviare all'autorità competente per il procedimento di valutazione di incidenza di cui al precedente punto 6.

DI RAPPRESENTARE al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare che alla P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali della Regione Marche sono pervenute osservazioni da parte di singoli cittadini e associazioni portatrici di interessi diffusi le quali sono state valutate e considerate nel corso dell'istruttoria assieme alle controdeduzioni e valutazioni del proponente.

DI TRASMETTERE il presente decreto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, per gli adempimenti di propria competenza.

DI TRASMETTERE il presente decreto alla Società Autostrade per L'Italia SpA ed agli altri soggetti coinvolti nel procedimento.

DI RAPPRESENTARE che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini stabiliti dalla L.R. n. 3 del 26 marzo 2012 e non sostituisce in alcun modo ulteriori pareri od atti di assenso comunque denominati di competenza di questa o di altre amministrazioni, pertanto la ditta dovrà ottenere tutte le ulteriori autorizzazioni necessarie alla concreta realizzazione dell'intervento.

DI RAPPRESENTARE che, ai sensi dell'art. 3, c. 4, della legge n. 241/90, contro il presente provvedimento può essere proposto ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni dalla data di ricevimento del presente atto. Entro 120 giorni può, in alternativa, essere proposto ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971 n. 1199;

DI PUBBLICARE per estratto il presente provvedimento, sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche. Il presente è pubblicato integralmente, insieme a tutta la documentazione esaminata, alla pagina <http://www.ambiente.regione.marche.it/Ambiente/Valutazioneautorizzazioni/ValutazioneImpattoAmbientale.aspx> web



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 3
	Data: 30/06/2014	

Si attesta inoltre che dal presente decreto non deriva un impegno di spesa a carico della regione.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(David Piccinini)

- DOCUMENTO ISTRUTTORIO -

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Regio decreto legge 25 luglio 1904, n. 523 "Testo unico sulle opere idrauliche"
- Regio decreto legge 30 dicembre 1923, n. 3267 "Riordinamento e riforma della legislazione in materia di boschi e di terreni montani"
- Regio decreto legge 11 dicembre 1933, n. 1775 "Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e impianti elettrici"
- Legge 8 luglio 1986, n. 349 "Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale";
- D.P.C.M. 27 dicembre 1988 "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale"
- Deliberazione Amministrativa n. 197 del 3/11/1989 approvazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)
- Regione Marche - Circolare n. 1 del 23/01/1997 "Criteri ed indirizzi per l'attuazione di interventi in ambito fluviale nel territorio della Regione Marche"
- Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"
- D.P.R. 2 settembre 1999, n. 348 "Regolamento recante norme tecniche concernenti gli studi di impatto ambientale per talune categorie di opere"
- Deliberazione della Giunta regionale n. 2585 del 06/11/2001 "Emanazione delle Prescrizioni di Massima e Polizia Forestale regionali e delle Norme per la gestione dei boschi marchigiani"
- Legge regionale 3 giugno 2003, n. 11 "Norme per l'incremento e la tutela della fauna ittica e disciplina della pesca nelle acque interne"
- Deliberazione Amministrativa di Consiglio Regionale n. 116 del 21 gennaio 2004 "approvazione del Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI)"
- Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio"
- Legge regionale 23 febbraio 2005, n. 6 "Legge forestale regionale"
- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"
- Legge regionale 12 giugno 2007, n. 6 "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000"



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 4
	Data: 30/06/2014	

- Deliberazione del Consiglio Comunale di Fano n. 34 del 19/02/2009 di approvazione del Piano Regolatore Generale
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 1249 del 28/11/2006 concernente il giudizio di compatibilità ambientale del progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A14 tratto Cattolica - Fano.
- Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale n. 52 del 08/05/2007 "Valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente - zonizzazione del territorio regionale, piano di azione, individuazione autorità competente"
- Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale n. 143 del 12/01/2010 "Piano di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria ambiente"
- Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale n. n.145 del 26/01/2010 "Piano di tutela delle acque"
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 1813 del 21/12/2010 "Aggiornamento delle linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica di cui alla DGR 1400/2008 e adeguamento al D. Lgs. 152/2006 così come modificato dal D. Lgs. 128/2010"
- Legge regionale 26 marzo 2012, n. 3 "Disciplina regionale della valutazione d'impatto ambientale"
- Deliberazione dell'Assemblea legislativa regionale n. 51 del 03/07/2012 "Piano regionale delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica"
- Deliberazione della Giunta regionale n. 1016 del 09/07/2012 "Nuova modulistica per i procedimenti di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), adeguamento del paragrafo 1.6. delle Linee Guida di cui alla DGR 1600/2004"
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 10 agosto 2012, n. 161 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo"
- Legge regionale 05 febbraio 2013, n. 2 "Norme in materia di rete ecologica delle Marche e di tutela del paesaggio e modifiche alla Legge Regionale 15 novembre 2010, n. 16 "Assestamento del Bilancio 2010"

Il progetto è sottoposto alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale di competenza Statale in quanto ricade nella Parte Seconda, Allegato II, del D.Lgs. n. 152/2006, punto 10) Opere relative a:
- *autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli*, del D.Lgs. n. 152/2006.

L'art. 25, c. 2, D.Lgs. n. 152/2006 prevede che l'autorità competente (MATTM) acquisisce e valuta Omissis il parere delle regioni interessate.

La Regione Marche, per le istruttorie tecniche delle procedure di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 6, comma 1 della LR 3/2012, si avvale della collaborazione dell'ARPA Marche.

Ai sensi dell'art. 22, della L.R. n. 3/2012, la Regione, al fine di esprimere il parere richiesto nella procedura di VIA di competenza statale, acquisisce i pareri delle Province, dei Comuni e degli Enti parco interessati, che si pronunciano entro sessanta giorni dal ricevimento della richiesta, trascorsi i quali la Regione provvede in loro assenza.

2. MOTIVAZIONE

2.1. ITER DEL PROCEDIMENTO

76



La Società Autostrade per L'Italia Spa, con sede legale in Via Bergamini, n. 50 - 00159 Roma, P.IVA: 07516911000, con nota prot. n. ASPI/RM/04/06/2012/0012465/EU (ns. prot. n. 0395654/08/06/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha presentato, ai sensi degli artt. 23 e 25, c. 2, del D.Lgs. n. 152/2006 e dell' art. 23, della L.R. n. 3/2012, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), al Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MIBAC), a questa Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali ed alle altre amministrazioni coinvolte nel procedimento, l'istanza per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) nazionale e della Valutazione di Incidenza (V.I.), ai sensi del D.P.R. 357/1997, relativa al progetto di realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di Stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria.

Alla domanda il proponente ha allegato n.1 copia in formato elettronico della seguente documentazione tecnica:

- Progetto definitivo;
- Studio di impatto ambientale, di seguito si riporta l'indice del SIA:

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

MAM QPRM R Relazione -

MAM QPRM 001 Corografia delle opere 1:25.000

MAM QPRM 002 Regione Marche - Autorità di bacino regionale - Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto

Idrogeologico (PAI) - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QPRM 003 Regione Marche - Autorità di bacino regionale - Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto

Idrogeologico (PAI) - Tav 2/2 1:10.000

MAM QPRM 004 Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pesaro e Urbino - Tav 5A Progetto

matrice ambientale - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QPRM 005 Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pesaro e Urbino - Tav 5A Progetto

matrice ambientale - Tav 2/2 1:50.000

MAM QPRM 006 Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pesaro e Urbino - Tav 9A Progetto

matrice insediativo infrastrutturale- Tav 1/2 - Legenda -

MAM QPRM 007 Piano territoriale di coordinamento della provincia di Pesaro e Urbino - Tav 9A Progetto

matrice insediativo infrastrutturale - Tav 2/2 1:50.000

MAM QPRM 008 Piano Regolatore Generale - Comune di Fano - Progetto Urbanistico e Ambiti di tutela - 1/2 -

Legenda -

MAM QPRM 009 Piano Regolatore Generale - Comune di Fano - Progetto Urbanistico e Ambiti di tutela - Tav

2/2 1:5.000.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

MAM QPGT R Relazione -

MAM PGTX 001 ALLEGATO - Studio di traffico -

MAM PGTX 002 ALLEGATO - Analisi costi benefici -

MAM QPGT 001 Planimetria di progetto e sezioni tipo 1:5.000

MAM QPGT 002 Planimetria di progetto su ortofotocarta 1:5.000

MAM QPGT 003 Particolari tipo: Sistema di drenaggio della piattaforma - Elementi di raccolta, convogliamento predisi idraulici varie

MAM QPGT 004 Cantierizzazione: Corografia delle aree di cantiere - Tav 1/4 1:25.000

MAM QPGT 005 Cantierizzazione: Elaborati tipologici - Pavimentazione - Tav 2/4 1:100

MAM QPGT 006 Cantierizzazione: Elaborati tipologici - Duna (sezione tipo) - Tav 3/4 1:250

MAM QPGT 007 Cantierizzazione: Elaborati tipologici - Vasche di decantazione (area di caratterizzazione) -

Tav 4/4 1:150

MAM QPGT MIT 001 Abaco delle specie arboree di progetto -

MAM QPGT MIT 002 Abaco delle specie arbustive di progetto - Tav 1/2 -

MAM QPGT MIT 003 Abaco delle specie arbustive di progetto - Tav 2/2 -

MAM QPGT MIT 004 Schemi associativi di impianto - Tav 1/5 -

MAM QPGT MIT 005 Schemi associativi di impianto - Tav 2/5 -

MAM QPGT MIT 006 Schemi associativi di impianto - Tav 3/5 -

MAM QPGT MIT 007 Schemi associativi di impianto - Tav 4/5 -

MAM QPGT MIT 008 Schemi associativi di impianto - Tav 5/5 -

MAM QPGT MIT 009 Planimetria di progetto con indicazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale Legenda - Tav 1/3 -

MAM QPGT MIT 010 Planimetria di progetto con indicazione delle opere di mitigazione e compensazione

27



ambientale - Tav 2/3 1:5.000

MAM QPGT MIT 011 Sezioni caratteristiche di progetto con indicazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale - Tav 3/3 1:500

MAM QPGT MIT 012 Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale - Tav 1/2 -

MAM QPGT MIT 013 Simulazioni fotografiche di progetto con indicazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale - Tav 2/2 -

MAM QPGT MIT 014 Interventi di mitigazione ambientale: Tipologici barriere acustiche (h=4,00 m - Tipologico Corten) 1:100

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

MAM QAMB R1 Relazione - PARTE 1 -

MAM QAMB R2 Relazione - PARTE 2 -

MAM AMBX ATM 001 ALLEGATO - Risultati delle simulazioni atmosferiche -

MAM AMBX RUM 001 ALLEGATO - Indagini acustiche -

MAM AMBX RUM 002 ALLEGATO - Risultati simulazioni acustiche -

MAM QAMB IDR 001 Corografia bacini idrografici e fasce PAI - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB IDR 002 Corografia bacini idrografici e fasce PAI - Tav 2/2 1:25.000

MAM QAMB SUO 001 Carta dell'uso del suolo - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB SUO 002 Carta dell'uso del suolo - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB GEO 001 Carta geologica, geomorfologica e idrogeologica - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB GEO 002 Carta geologica, geomorfologica e idrogeologica - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB VEG 001 Carta degli ecosistemi e della rete ecologica - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB VEG 002 Carta degli ecosistemi e della rete ecologica - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB FAU 001 Carta dell'idoneità faunistica - Tav 1/2 - Legenda -

Codice dell'elaborato

Pagina 1 MAM-EE

Codice dell'elaborato Titolo dell'elaborato Scala

MAM QAMB FAU 002 Carta dell'idoneità faunistica - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB PAE 001 Carta di sintesi delle caratteristiche del paesaggio - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB PAE 002 Carta di sintesi delle caratteristiche del paesaggio - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB PAE 003 Carta dell'intervisibilità - Tav 1/1 Legenda -

MAM QAMB PAE 004 Carta dell'intervisibilità - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB PAE 005 Carta dei siti e della potenzialità archeologica - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB PAE 006 Carta dei siti e della potenzialità archeologica - Tav 2/2 1:10.000

MAM QAMB PAE 007 Documentazione fotografica dei luoghi -

MAM QAMB RUM 001 Destinazione d'uso dei ricettori, localizzazione delle postazioni di monitoraggio, fasce acustiche delle infrastrutture e zonizzazione acustica - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB RUM 002 Destinazione d'uso dei ricettori, localizzazione delle postazioni di monitoraggio, fasce acustiche delle infrastrutture e zonizzazione acustica - Tav 2/2 1:5.000

MAM QAMB RUM 003 Simulazione acustica di progetto senza mitigazioni, scenario notturno - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB RUM 004 Simulazione acustica di progetto senza mitigazioni, scenario notturno - 2/2 1:5.000

MAM QAMB RUM 005 Simulazione acustica di progetto con mitigazioni, scenario notturno - Tav 1/2 - Legenda -

MAM QAMB RUM 006 Simulazione acustica di progetto con mitigazioni, scenario notturno - 2/2 1:5.000.

SINTESI NON TECNICA

MAM SNT R Relazione

VALUTAZIONE DI INCIDENZA

SIC IT5310008 "CORSO DELL'ARZILLA"

MAM ARZ R Relazione -

MAM ARZ 001 Corografia 1:25.000

MAM ARZ 002 Carta della vegetazione - Tav 1/2 - Legenda -

MAM ARZ 003 Carta della vegetazione - Tav 2/2 1.5.000

MAM ARZ 004 Carta degli habitat - Tav 1/2 - Legenda -

MAM ARZ 005 Carta degli habitat - Tav 2/2 1.5.000

MAM ARZ 006 Carta degli habitat di specie - Tav 1/4 - Legenda -

MAM ARZ 007 Carta degli habitat di specie - Tav 2/4 1.5.000

MAM ARZ 008 Carta degli habitat di specie - Tav 3/4 1.5.000

MAM ARZ 009 Carta degli habitat di specie - Tav 4/4 1.5.000

MAM ARZ 010 Documentazione fotografica 1/2 -

2f



MAM ARZ 011 Documentazione fotografica 2/2,

E 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, assensi 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);

La Società Autostrade per L'Italia Spa, con nota ASPI/RM/15.06.12/0013726/EU (ns. prot. n. 0433043/21/06/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha comunicato al Ministero per i Beni e le Attività Culturali - DG per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea e per conoscenza anche a questa P.F.VAA, la presenza all'interno del supporto informatico (CD) allegato all'istanza di avvio del procedimento per il progetto "Nuovo Svincolo di Fano Nord", dell'elaborato relativo alla Relazione Paesaggistica.

La Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM, con nota U.prot. DVA-2012-0015463 del 26/06/2012 (ns. prot. n. 0466270/02/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), indirizzata al Presidente della Commissione tecnica VIA/VAS, e per conoscenza anche a questa P.F.VAA, ad oggetto: "Richiesta di valutazione di impatto ambientale progetto nuovo svincolo di Fano", ha comunicato la procedibilità dell'istanza richiedendo alla Regione Marche di manifestare il concorrente interesse regionale e di esprimere il parere di competenza.

La P.F. VAA, prot. n. 0468423/02/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/P, con nota inviata alla Direzione Generale ed alla Commissione Tecnica VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell' articolo 9, c. 1, del DPR n. 90 del 14/05/2007, ha manifestato il concorrente interesse regionale finalizzato all'integrazione in sede istruttoria della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con il componente nominato dalla Giunta regionale, per il progetto presentato da Società per l'Italia SpA ad oggetto: "Realizzazione nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".

La PF VAA, con nota prot. n. 0468393/02/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/P, ai sensi degli artt. 7 e seguenti della L. n. 241/90, ha comunicato alla Società Autostrade per l'Italia SpA, ed agli Enti territorialmente coinvolti nell'istruttoria regionale l'avvio del procedimento amministrativo. Contestualmente, ai sensi dell'art. 25, c. 2 del D.Lgs. n. 152/2006, secondo le modalità stabilite dall'art. 23 della L.R. n. 3/2012, questo ufficio ha richiesto agli enti coinvolti nel procedimento l'espressione dei pareri e/o contributi istruttori di competenza al fine dell'espressione del parere regionale di V.I.A.

Ai sensi dell' art. 7, c. 2 della L.R. n. 44/94, è stato pubblicato l'Avviso della comunicazione di avvio del procedimento amministrativo nel Bollettino Ufficiale della Regione Marche (B.U.R.M.) n. 68 del 12.07.2012.

La PF VAA con nota prot. n. 0502953/16/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha convocato per il giorno 02/08/2012, un sopralluogo conoscitivo congiunto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali - D.G. per la qualità e tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea e con gli altri Enti coinvolti nel procedimento.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS del MATTM, con nota U. prot CTVA-2012-0002470 del 10/07/2012, (ns. prot. 0501790/16/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A),



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 8
	Data: 30/06/2014	

indirizzata anche a questa P.F.VAA, ha trasmesso l'elenco dei procedimenti assegnati dal Comitato di Coordinamento nella seduta del 5 luglio 2012 alla Sottocommissione VIA: tra i quali risulta anche il progetto "Autostrada A14 Bologna Bari Taranto tratto Cattolica Fano realizzazione del nuovo svincolo Fano Nord".

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea, Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio, con nota prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/16347/2012 del 06/06/2012 (ns. prot. n. 0395204/08/06/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha richiesto alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche e alla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche di far pervenire i pareri di propria competenza.

La Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali Divisione II – Sistemi di valutazione Ambientale del MATTM, con nota U.prot. DVA-2012-0017069 del 16/07/2012, (ns. prot. n. 0517539/20/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha trasmesso al Presidente della Commissione Tecnica VIA/VAS, e per conoscenza a questo Servizio la nota della Regione Marche con la quale si manifestava il concorrente interesse regionale per il progetto: Autostrada A14 Bologna –Bari-Taranto tratto Cattolica –Fano realizzazione nuovo svincolo Fano Nord.

La Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali –Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale del MATTM, con nota U.prot DVS-2012 - 0014782 del 19/06/2012, (ns. prot. n. 0529365/26/07/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha comunicato alla Società Autostrade per l'Italia e per conoscenza anche a questo ufficio, ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. n. 241/90, la comunicazione di avvio del procedimento per il progetto "Autostrada A14 Bologna – Bari- Taranto- Tratto Cattolica – Fano – Realizzazione nuovo svincolo Fano Sud".

In data 02/08/2012, si è svolto il sopralluogo conoscitivo presso l'area di cantiere al quale hanno partecipato i delegati dei seguenti enti e società: Direzione Regionale Beni Culturali e Paesaggistici delle Marche, Autorità di Bacino Regionale delle marche, Provincia di Pesaro e Urbino, Comune di Fano, ARPAM Dipartimento Provinciale di Pesaro e Urbino, per la Regione Marche: - PF Grandi Infrastrutture di comunicazione Viabilità e Demanio Idrico; - PF Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, ASPI (Proponente), SPEA (Progettista).

La Provincia di Pesaro e Urbino-Servizio 4.2 Suolo-Attività estrattive Acque pubbliche Servizi pubblici locali, con nota prot. n. 53474 del 30/07/2012, ns. prot. n. 0564535/09/08/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha trasmesso il proprio contributo istruttorio in ordine ai seguenti capitoli:

- 1) Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 326/23 e LR 6/2005;
- 2) Parere idraulico ai sensi del R.D. 523/1904;
- 3) Autorizzazione alla derivazione e al prelievo di acqua ai sensi del R.D. 1775/1933.

Il Comune di Fano Servizi lavori Pubblici ed Urbanistica, con nota prot. n. 53674 del 09/08/2012, ns. prot. n. 0566780/10/08/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, e successivamente con prot. n. 585761/30/08/212/GRM/VAA/A, ha trasmesso la Delibera di Consiglio Comunale n. 205 del 30/07/2012 di presa d'atto con prescrizioni relativamente al progetto definitivo per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo del piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria.

27



La PF VAA, con nota prot.n. 0602893/04/09/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/P, ha comunicato a tutti i soggetti coinvolti nell'istruttoria la convocazione della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14, c. 3 della L. n. 241/90, per il giorno 18/09/2012.

Il Comune di Fano con nota p.g. 56048 del 24/08/2012, ns. prot. n. 0608389/06/09/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha trasmesso la delibera di Consiglio Comunale n. 205 del 30.07.2012 e le osservazioni pervenute dalla aziende A.E.S. Fano Distribuzione Gas S.r.l. ed ASET S.p.A., che gestiscono i sottoservizi della rete cittadina.

La Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota prot. n. 24963/2012 del 13/09/2012, ns. prot. n. 0634168/17/09/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha trasmesso alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche ed alla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche e per conoscenza anche a questo ufficio la nota con la quale si incaricano le rispettive Soprintendenze a partecipare alla riunione del 18 settembre 2012.

Il Dipartimento Provinciale ARPAM di Pesaro con nota prot. n. 0035947/17/09/2012/ARPAM/DDPU/P, ns. prot. n. 0636643/17/09/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha trasmesso a questo ufficio il contributo istruttorio di competenza comprensivo della richiesta di integrazioni per le diverse matrici ambientali.

Con nota prot. n. 637942/18/09/2012/R_MARCHE/GRM/ITE/P, acquisito agli atti di questa Posizione di Funzione il giorno 18/09/2012, il Dirigente della P.F. Difesa del Suolo del Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia ha inviato il proprio contributo istruttorio.

In data 18/09/2012, si è svolta la Conferenza di Servizi convocata ai sensi degli artt. 14 e seguenti della L.n. 241/90, presso la sede della Regione Marche - PF Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali – Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia.

Alla conferenza hanno partecipato i rappresentanti dei seguenti Enti e ditte: Comune di Fano, Provincia di Pesaro e Urbino, Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici delle Marche, i funzionari del Servizio Infrastrutture, Trasporti ed Energia e della Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e della P.F. Urbanistica, Paesaggio e Informazioni Territoriali ed i rappresentanti della Società SPEA e della Società Autostrade per l'Italia SPA.

In sede di conferenza sono stati acquisiti i seguenti atti:

- Nota della Provincia di Pesaro e Urbino, prot. n. 53474 del 30/07/2012 (ns. prot. n. 0564535/09/08/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A);
- Delibera di Consiglio Comunale di Fano n° 205 del 30.07.2012 (ns. prot. n. 0585761/30/08/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A);
- Nota del Comune di Fano prot. n. 56048 del 24/08/2012 (ns. prot. n. 0608389/06/09/2012);
- Nota della Direzione Generale del Ministero dei Beni e le Attività Culturali prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/24963/2012 del 19/09/2012 (ns. prot. 634168/17/19/2012);
- Nota ARPAM Dip.to Prov.le di Pesaro del 17/09/2012 prot. n. 0035947/ARPAM/DDPU/P, (ns. prot. n. 0636643/17/09/2012/GRM/VAA/A);
- Nota dell'Autorità di Bacino Regionale;
- Delega ID: 5431469/14/09/2012/URB;
- Delega ID: 5437981/17/09/2012/ITE;
- Delega della Provincia di Pesaro prot. 64099/18/09/2012;
- Delega della Soprintendenza BBAA prot. n. 15068/18/09/2012;
- Contributo Istruttorio della Provincia di Pesaro e Urbino, Servizio VIA VAS e nota prot. n. 64095 del 18/09/2012;

2



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 10
	Data: 30/06/2014	

- Nota del Comune di Fano prot. n. 61255 del 17/09/2012.

All'esito dei lavori della Conferenza di Servizi i partecipanti hanno convenuto nella necessità di dovere richiedere delle integrazioni progettuali al proponente dell'opera.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U.prot CTVA-2012-0003198 del 13/09/2012, ns. prot. n. 0629240/18/09/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha comunicato la convocazione di una riunione del Gruppo Istruttore della Commissione tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS per il giorno 21.09.2012 presso la sede del MATTM.

Alla riunione di cui sopra hanno partecipato i rappresentanti della Regione Marche Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia - PF Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali. In tale occasione il dirigente della PFVAA ha consegnato al Dott. Mauro Moretti della Società Autostrade per l'Italia SpA ed al gruppo istruttore della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS , una copia sottoscritta del verbale comprensiva degli allegati della Conferenza di Servizi svoltasi il 18/09/2012.

La Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con nota prot. n. 25416/2012 del 19/09/2012, ns. prot. n. 0707880/15/10/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha comunicato all'Arch. Annino Isola in qualità di responsabile del Procedimento e rappresentante della Direzione Generale, e per conoscenza a questa PF VAA, la partecipazione del sottoscritto ai lavori del gruppo istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del MATTM, di presenziare alla riunione del giorno 21/09/2012 e di svolgere ogni altro adempimento necessario.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U.prot CTVA – 2012 – 0003893 del 29/10/2012, ns. prot. n. 783554/20/11/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha comunicato la data (08/11/2012) per effettuare un sopralluogo.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota U.prot CTVA – 2012 – 0004439 del 04/12/2012, ns. prot.839634/19/12/2012/R_MARCHE/GRM/VAA/A, ha convocato una riunione presso il MATTM per il giorno 14/12/2012. Alla riunione ha partecipato il dirigente di questa Posizione di Funzione VAA.

Con nota di questa PF VAA prot. n. 0029365/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 14/01/2013, è stato trasmesso al MATTM ed agli Enti coinvolti nel procedimento il verbale comprensivo della documentazione allegata della Conferenza di Servizi che si è svolta il giorno 18/09/2012 e contestualmente sono state richieste le integrazioni al proponente e le controdeduzioni alle osservazioni. Questo ufficio nella nota di cui sopra ha specificato che la trasmissione delle integrazioni dovrà avvenire con le stesse modalità che hanno caratterizzato la presentazione dell'istanza.

La Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM, con nota U.prot.DVA-2013-0003626 del 12/02/2013, ha trasmesso la richiesta di documentazione integrativa prodotta dal Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto ambientale di VIA/VAS, alla Società Autostrade per l'Italia Spa ed agli enti coinvolti nel procedimento.



Questa PF VAA con nota 0226704/11/04/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/P, ha trasmesso la richiesta di integrazioni del MATTM all'Autorità di Bacino Regionale al fine di approfondire alcune tematiche progettuali di competenza della stessa (reticolo idrografico punti 3 e 14).

La Società Autostrade per l'Italia S.p.a., con nota prot. n. 7010/EU/ASPI/RM del 12.04.2013, ns. prot. n. 240450/GRM/VAA/A del 16.04.2013, ha trasmesso anche a questo ufficio sia la documentazione tecnica progettuale integrativa sia le copie degli avvisi dell'avvenuta pubblicazione della documentazione sui quotidiani "La Repubblica" e "Corriere Adriatico" del 13.04.2013, a seguito delle modifiche progettuali apportate al progetto iniziale.

Con nota del 19.04.2013, acquisita al protocollo regionale n. 250837/R_MARCHE/GRM/SGG/A, è pervenuta l'osservazione del dott. Castruccio Castracane degli Antelminelli.

Con nota dell'Autorità di Bacino Regionale, prot. n. 296647/R_MARCHE/GRM/DDS/P del 09.05.2013, è pervenuto a questo ufficio in data 09.05.2013 il contributo istruttorio tecnico per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord.

Questo ufficio con nota prot. n. 304711/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 13.05.2013, ha trasmesso a tutti gli Enti coinvolti nell'istruttoria, le integrazioni documentali prodotte dalla Società Autostrade per l'Italia ed ha convocato per il giorno 18.06.2013 una Conferenza di Servizi al fine di effettuare un esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nel procedimento amministrativo ed acquisire i contributi istruttori e i pareri utili all'espressione del parere regionale.

Con nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari generali ed il Personale, Prot: 0003330-16.05.2013-Uscita, ns. prot. n. 327270/R_MARCHE/GRM/ITE/A del 22.05.2013, si comunica che la nota ns. prot. n. 304711/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 13.05.2013, è stata trasmessa, per il seguito di competenza, alla Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali.

Con nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee, Servizio IV-Tutela e Qualità del Paesaggio, Prot. n. DG/PBAAC/34.19.04/15468/2012fascicolo n. 1648 del 23.05.2013, acquisita al ns. prot. n. 374003/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 06.06.2013, sono stati richiesti i pareri di competenza alle Soprintendenze, al fine di permettere alla Direzione la conclusione del procedimento.

Con nota del 04.06.2013, acquisita al ns. prot. n. 383976/R_MARCHE/GRM/VAA/A, dell' 11.06.2013 è pervenuta l'osservazione del Sig. Ferri Francesco.

Con nota dell'11.06.2013, ns. prot. n. 395310/R_MARCHE/GRM/A del 14.06.2013, è pervenuta l'osservazione dei Sig.ri Della Santa Lisetta, Rosati Marzio, Talamelli Maria, Urani Graziano, Urani Graziella, Urani Sabrina, Germano Adriana Lucia Isabella, Marini Silvio, Pigna Anna Maria, Pigna Domenico domiciliati presso Urani Graziano.

In data 18.06.2013, si è tenuta presso gli uffici della Regione Marche, Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali, la Conferenza di Servizi convocata con nota prot. n. 304711/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 13.05.2013. La conferenza si è conclusa con la necessità da parte della ditta di fornire le controdeduzioni alle osservazioni pervenute e di rispondere alle richieste di chiarimento.



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 12
	Data: 30/06/2014	

In data 18.06.2013, ns. prot. n. 405531/R_MARCHE/GRM/VAA/A, è pervenuta l'osservazione della Associazione Ambientalista di Volontariato (O.N.L.U.S.) la "Lupus in Fabula" ad oggetto: "Osservazioni al nuovo progetto di Nuovo svincolo autostradale Fano Nord, Autostrada A14 Bologna Bari Taranto – Tratto Cattolica Fano".

Con nota del 14.06.2013, prot. n. 0411028/19/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, è pervenuta l'osservazione da parte della Sig.ra Sivini Silvana ed altri n. 105 firmatari.

Con nota del 10.06.2013, ns. prot. n. 0411140/19/06/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A, è pervenuta l'osservazione da parte del Sig. Hadar Omiccioli.

Con nota del 13.06.2013, ns. prot. n. 426265/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 25.06.2013, è pervenuta l'osservazione da parte del Sig. Ludovico Pignatti Morano.

Con nota del 13.06.2013, ns. prot. n. 426291/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 25.06.2013, è pervenuta l'osservazione della Sig.ra Ilaria Nucera.

Con nota prot. n. 47463 del 14.06.2013 (ns. prot. n. 411084/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 19.06.2013) il Dirigente del Servizio Suolo-attività estrattive-Acque Pubbliche-servizi Pubblici Locali-tutela e gestione della Fauna Selvatica della Provincia di Pesaro e Urbino, ha espresso il preliminare parere favorevole per quanto di competenza, sotto il profilo idraulico, nel rispetto delle condizioni indicate nella nota medesima.

Con nota prot. n. 44559 del 17.06.2013 (ns. prot. n. 411101/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 19.06.2013), il Comune di Fano - Servizio Lavori Pubblici ed Urbanistica, ha trasmesso il contributo istruttorio per la realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria.

Il Dipartimento Provinciale ARPAM di Pesaro, con nota prot. n. 0022970/ARPAM/DDPU/P del 18.06.2013 (ns. prot. n. 411063/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 19.06.2013) ha trasmesso il proprio contributo di competenza suddiviso per matrici ambientali.

Questo ufficio, con nota prot. n. 434111/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 27.06.2013, ha trasmesso ai Ministeri competenti e agli altri Enti coinvolti nel procedimento il verbale della Conferenza di Servizi del 18.06.2013 comprensivo degli allegati; inoltre, sono state inviate anche le osservazioni pervenute in data 24.06.2013 da parte del Sig.re Pignatti e della Sig.ra Nucera.

Con nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, U.prot CTV A-2013-0002335 del 01.07.2013, ns. prot. n. 457989/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 04.07.2013, è stata convocata per il giorno 04.07.2013, una riunione per esaminare lo stato di avanzamento istruttorio anche per il presente procedimento.

Questo ufficio 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.

27



Con nota dell' 8.11.2013, ns. prot. n. 0754515/R_MARCHE/GRM/VAA/A del 15.11.2013, sono pervenute a questo ufficio le osservazioni prodotte dal Consigliere Comunale del Movimento 5 Stelle del Comune di Fano Associazione Fano Virtuosa, Sig. Hadar Omiccioli.

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 (ns. prot. 799537|R_MARCHE/GRM/VAA/A del 05.12.2013), 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. Tale parere nella presente istruttoria assume i connotati di un contributo istruttorio mentre lo stesso parere, per effetto dell'art. 25, c. 3 del D.Lgs. n. 152/2006), viene acquisito dall'Autorità Competente VIA (Ministero Ambiente).

La Società Autostrade per L'Italia Spa, con nota ASPI/RM/02.12.13/0023988/EU (ns. prot. n. 0808327/10/12/2013/R_MARCHE/GRM/VAA/A), ha trasmesso le risposte alle osservazioni pervenute ed ha fornito i chiarimenti tecnici necessari ai fini istruttori.

Questo ufficio, con nota prot. n. 34558/R_MARCHE/GRM/VAA/P del 16.01.2014, trasmessa al Dipartimento Provinciale ARPAM di Pesaro e all'Autorità di Bacino Regionale, ha richiesto il contributo istruttorio conclusivo di competenza.

La Società Autostrade per L'Italia, con nota acquisita al ns. prot. n.139661 del 27.02.2014, ha trasmesso la bozza di convenzione tra Autostrade per L'Italia, il Comune di Fano, la Provincia di Pesaro e Urbino e la Regione Marche, per la definizione dei rapporti derivanti dalla realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord e delle opere compensative.

Con nota prot. n. 6379 del 24.02.2014, acquisita al ns. prot. n. 149645/VAA/A del 03.03.2014, l'Arpam Dipartimento Provinciale di Pesaro ha trasmesso il contributo istruttorio di competenza.

2.2 SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Si riportano qui di seguito ampi stralci della Sintesi non Tecnica (elaborato MAM-SNT-R di aprile 2012) al fine di riassumere quanto analizzato dal proponente in merito ai quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale e, per gli argomenti di particolare interesse, approfondimenti tratti dalla Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico (elaborato MAM-QPRM-R) e dalla Relazione del Quadro di Riferimento Ambientale (elaborati MAM-QAMB-R1 e MAM-QAMB-R2) del SIA (Studio di Impatto Ambientale).

2.2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Per verificare la congruenza del progetto in esame con il quadro programmatico si riporta quanto detto nello SIA (elaborato MAM-QPRM-R). In tale documento sono state riportate tutte le notizie necessarie alla contestualizzazione e all'iter autorizzativo del complesso delle opere compensative (le cosiddette "bretelle", già autorizzate con precedente decreto PF VAA n. 11 del 28/02/2013) mentre non sono stati evidenziati gli elementi programmatici specifici dell'opera in esame. Dopo aver infatti motivato dal punto di vista programmatico le suddette bretelle, si dice quanto segue (pag. 4):



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 14
	Data: 30/06/2014	

"Per quanto riguarda invece le opere compensative sopra descritte i riferimenti tecnico-amministrativi 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 dei 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.

Nella seduta del 15 maggio 2006, con delibera n.583, la Giunta Regionale, con riferimento a quanto richiesto dal Comune di Fano, ha deliberato che:

- fosse accolta la possibilità di realizzare una bretella di collegamento tra il casello autostradale di Fano e la viabilità principale di Pesaro;
- si adeguasse l'uscita dal casello autostradale di Fano mediante realizzazione di opere di interconnessione con il traffico locale, fosse realizzato un parcheggio di scambio per l'utenza; a tal fine si reputavano necessari dei precisi accordi tra il Comune e Autostrade SpA, atti a stabilire scelte progettuali e modalità operative condivise;
- fosse realizzato un collegamento tra il casello autostradale e la S.S. Adriatica sud, compreso il ponte sul fiume Metauro, partendo dalla proposta progettuale individuata in linea di massima ma non inserita nel progetto definitivo, allora in esame"

La previsione del nuovo svincolo si trova nelle tavole di PRG approvato dal Comune di Fano con Delibera consiliare n. 34 del 19/02/2009 (cfr. Tavola 004 in scala 1:5.000 e Tavole 13 – 14 in scala 1:2.000).

2.2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il nuovo svincolo di Fano nord è previsto in Località Fenile, in una zona pseudo-pianeggiante prevalentemente destinata ad uso agricolo, al Km 169+800 dell'Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto. L'opera è prescritta nell'ambito del processo autorizzativo dei lavori d'adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14, compreso tra le località di Cattolica (RN) e Fano (PU). Il nuovo 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. Nell'ambito di intervento sono previste anche due rotatorie.

Le sezioni tipo 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.

2.2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.2.3.1 Atmosfera

Dopo aver effettuato la valutazione della qualità dell'aria e la zonizzazione del territorio regionale (DACR 52/2007), la Regione Marche ha approvato il Piano per il risanamento della qualità dell'aria ambiente: dall'analisi è risultato che il settore dei trasporti è il maggior responsabile della produzione di polveri sottili PM10 primarie (37%), emissioni di NO_x (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;

Il contesto territoriale interessato dal tratto dell'A14 e delle Opere Compensative limitrofe è in generale extraurbano e comunque, anche nei tratti dove può considerarsi urbano, assimilabile alle condizioni di "fondo". Le centraline della rete Provinciale di Marotta Mondolfo e Pesaro, entrambe di tipologia Fondo Urbano (FU), sono quelle da considerarsi maggiormente rappresentative dei livelli di fondo. Al contrario la centralina di Autostrade 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.

L'analisi degli impatti sulla 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. Per lo scenario emissivo, l'impatto ambientale dell'opera è stato valutato nello stato attuale e in otto configurazioni future. Il quadro emissivo è stato ricostruito in tre scenari (attuale, 2025 e 2030).

Per lo scenario relativo ai flussi veicolari attesi per il 2030 si è preferito stimare le emissioni in due modi utilizzando il parco veicolare ricostruito per il 2025 per il quale risulta più agevole eseguire la stima della sua componente rispetto al 2030. 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.

I fattori di emissione sono stati valutati attraverso l'impiego del modello COPERT IV. Per ciò che concerne il particolato sono state considerate anche le emissioni associate ai fenomeni di usura dei freni, pneumatici e manto stradale.

Per ricostruire le emissioni da traffico nei differenti scenari sono stati usati dati dei flussi veicolari ricostruiti dai modelli di traffico per ciascun arco secondo la distinzione tra veicoli leggeri e pesanti.

Per suddividere il parco circolante 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. Per tutti gli scenari lo scenario progettuale è caratterizzato da emissioni inferiori allo scenario programmatico. Le emissioni di anidride carbonica sono invece accresciute per tutti gli scenari futuri, poiché la riduzione di emissioni di questo inquinante per i nuovi standard euro è modesta e non sufficiente a bilanciare l'aumento dei flussi veicolari e dei chilometri percorsi, comunque anche in questo caso lo scenario progettuale evidenzia un valore inferiore a quello programmatico.

Rispetto agli ossidi di azoto l'utilizzo dei modelli gaussiani richiede alcune accortezze. I limiti di legge per la protezione della salute umana riguardano infatti il solo biossido di azoto (NO2) mentre le simulazioni modellistiche descritte considerano gli NOx cioè la miscela complessiva degli ossidi di azoto; e la metodologia modellistica gaussiana utilizzata in questo studio tratta il solo inquinamento primario. Per confrontare le concentrazioni stimate con i limiti normativi è dunque necessario riportare i risultati modellistici di NOx in NO2 in modo da verificare il rispetto dei limiti di legge.

Le valutazioni modellistiche sono state sviluppate in un dominio spaziale rappresentato da un corridoio di circa 2 Km centrato sul tratto dell'Autostrada A14, ricomprendente tutte le Opere Compensative. Il calcolo è stato effettuato in corrispondenza di una griglia di punti ricostruiti



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 16
	Data: 30/06/2014	

parallelamente all'asse autostradale, equidistanti tra loro 200 m ed a distanza dall'asse pari a: 50-100-150-200-400-600-800-1.000 m. In corrispondenza di ogni punto del dominio di calcolo sono state stimate le concentrazioni orarie su di un intero anno per i seguenti inquinanti: Biossido di Azoto e Pm10.

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 meteoroclimatici necessari allo sviluppo modellistico 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 consentono di affermare 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. Ovviamente tali valori non possono essere immediatamente confrontati con i limiti normativi in quanto rappresentano esclusivamente il contributo delle arterie oggetto di simulazione. A tale proposito si può comunque evidenziare che l'affidabilità dei risultati forniti dal modello è molto buona, in quanto le concentrazioni stimate presso il punto coincidente con la posizione della centralina di rilevamento di Autostrade corrispondono con la differenza tra le concentrazioni misurate e il livello di fondo stimato sia per NO₂ che per PM₁₀. È ragionevole affermare che il contributo delle emissioni autostradali all'inquinamento complessivo è complessivamente modesto: compreso tra 10 e 15 µg/m³ per NO₂, e tra 1 e 2 µg/m³ per PM₁₀. Pertanto, il modello CALINE 4 utilizzato per la stima delle concentrazioni di PM₁₀ e NO₂ si ritiene attendibile sia per lo scenario Attuale, sia per quelli Programmatico e Progettuale. Ipotizzando inoltre che il livello di fondo rimanga, a titolo cautelativo, uguale anche per gli scenari Programmatico e Progettuale riferiti all'anno 2030, visto e considerato che le emissioni, e di conseguenza anche le concentrazioni, diminuiscono progressivamente come diretta conseguenza del rinnovo del parco veicolare, i limiti di legge imposti dal D.Lgs. 155/2010 si ritengono, a maggiore ragione, rispettati anche negli scenari futuri.

Lo studio ha integrato tecniche di monitoraggio innovative e uso di modelli di emissione e dispersione. Sono state eseguite misure relative alla presenza degli inquinanti PM₁₀ e PM_{2.5}, NO₂, NO_x, O₃, Benzene e NH₃ 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 PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x ed NO₂. Il contributo della fonte autostradale sulla quantità totale di Benzene, NH₃, O₃ presente in atmosfera è risultato invece irrilevante. Lo studio sperimentale ha dimostrato 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 alla 3° corsia.

Riguardo ai bilanci emissivi, le differenze sono 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.

In riferimento agli specifici effetti del Nuovo Svincolo di Fano in progetto si rilevano incrementi di concentrazioni non significativi per entrambi gli inquinanti considerati.

Analisi degli impatti

Fase di cantiere

La realizzazione delle opere oggetto di valutazione determinerà delle alterazioni della qualità dell'aria che se non controllate potranno risultare significative. Le emissioni possono essere distinte in:

- emissioni associate al trasporto dei materiali (inerti, calcestruzzo, terre, ...);
- emissioni associate al fronte di avanzamento, ossia alle attività lungo i tracciati stradali;



- emissioni associate alle attività presso i cantieri fissi (stoccaggio e caratterizzazione del materiale, frantumazione, ...);
- emissioni associate alle aree di deposito esterne ai cantieri fissi.

Il fronte di avanzamento si svilupperà lungo gli assi stradali interessati e saranno interessati dalle attività tipiche di tale tipologia di opera. 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 operatrice 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 che si svilupperanno all'interno del cantiere CA1, 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.

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 m³ 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.

Intensità impatti

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, assolutamente trascurabili (< 0.03 µg/m³). 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 µg/m³ 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.

Mitigazioni

Per la corretta gestione dell'attività di cantiere, sono previsti e verranno impartiti alle imprese esecutrici dei lavori alcuni accorgimenti per la riduzione e o contenimento delle emissioni e principalmente dei fenomeni erosivi e dispersivi, che incidono in misura maggiore nell'emissione di polveri. In primo luogo si evidenzia che l'impresa esecutrice dei lavori dovrà presentare l'apposita richiesta per le emissioni in atmosfera, comprese quelle diffuse, specificando le misure gestionali e di mitigazione al fine di contenere le emissioni.

Per il trattamento e movimentazione del materiale andrà previsto:

- 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 contenitori di raccolta chiusi;
- eventuali nastri trasportatori all'aperto andranno coperti;
- ridurre al minimo i lavori di raduno, ossia la riunione di materiale sciolto nei luoghi di trasbordo;



- per il trasporto di materiali polverulenti devono essere utilizzati dispositivi chiusi.

Per la gestione dei depositi di materiale:

- gli apparecchi di riempimento e di svuotamento dei silos per materiali polverosi o a granulometria fine vanno 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 vanno 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;
- bagnare costantemente le strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- limitare la velocità massima sulle piste di cantiere a 30 km/h.
 - lavare i pneumatici di tutti i mezzi in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria (per ogni cantiere fisso saranno predisposti idonei sistemi di lavaggio dei pneumatici per il lavaggio delle ruote);
 - bagnare e coprire con teloni i materiali trasportati con autocarri.

2.2.3.2 Ambiente Idrico

L'ambito di riferimento interessato dal presente progetto è compreso all'interno del Comune di Fano ed in particolare si sviluppa in adiacenza all'autostrada A14 dal Km 168 al Km 170 circa. L'unico corso d'acqua principale interferito dall'opera di progetto è il Torrente Arzilla. Nell'area dell'attraversamento delle opere di progetto l'alveo è monocorsuale con andamento marcatamente meandriforme e con canale di magra che alternativamente si avvicina alla scarpata di destra e sinistra; è evidente l'erosione che le acque di piena hanno operato sulle scarpate spondali. L'alveo è in terra con canale di larghezza di circa 2.5 m; le sponde sono in terra con presenza di vegetazione erbacea ed arbustiva. L'unico corso d'acqua minore interferito nel tratto in studio è il Fosso della Palombara. Per la redazione del PAI, l'AdB delle Marche non ha condotto studi sul regime pluviometrico caratteristico delle aree di interesse, né sull'assetto idrologico del reticolo idrografico. Il PAI, pertanto, non riporta alcuna metodologia per la determinazione dei parametri delle LSPP (Linea Segnalatrice di Possibilità Pluviometrica) o per il calcolo delle portate al colmo di piena per assegnato tempo di ritorno e dei corrispondenti idrogrammi di progetto. Per il calcolo di queste grandezze si è fatto quindi riferimento, sia per i corsi d'acqua principali che per quelli secondari, alle più comuni metodologie riportate nella letteratura specialistica. Per i corsi d'acqua principali le modellazioni sono state effettuate con un tempo di ritorno pari a 200 anni, mentre per le interferenze secondarie ed eventualmente minori il calcolo è stato eseguito in riferimento ad un tempo di ritorno pari a 100 anni.

La caratterizzazione qualitativa del sistema idrico superficiale è stata condotta per il Torrente Arzilla sulla base dei dati storici monitorati dall'ARPA delle Marche e sulla base di una campagna di indagine con prelievi di campioni di acqua. La classificazione dello stato ecologico viene effettuata incrociando il dato risultante dall'indice LIM (Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori) e dall'indice IBE (Indice Biotico Esteso). La stazione di monitoraggio dell'ARPA è ubicata alla foce e rileva uno stato ambientale di classe 'scadente. Al fine di aggiornare ed integrare i valori dei suddetti parametri inerenti la qualità delle acque superficiali, riferiti alla campagna di monitoraggio 20004, sono stati visionati e analizzati i risultati delle indagini contenute nel Piano di Monitoraggio Ambientale legato ai lavori di ampliamento alla terza corsia (anno 2009-2010). E' stato inoltre consultato il sito <http://www.a14marcheterzacorsia.it/> dove è possibile visionare le indagini ambientali in corso nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia e i relativi risultati. Sono disponibili i dati direttamente rilevati in data 22.09.2009 nelle stazioni di monitoraggio ubicate a monte (punto di



campionamento A14-02-FA-SU-AR06) e a valle (punto di campionamento A14-02-FA-SU-AR07) del viadotto autostradale. L'indice IFF (indice di funzionalità fluviale) esprime il livello di funzionalità di un fiume dal punto di vista idrobiologico. Per la definizione dell'IFF è stato monitorato, in data 10.06.2009, un tratto di circa 300 m su entrambe le sponde sia a monte che a valle del viadotto autostradale. In fase di esercizio gli impatti sul sistema acque superficiali derivanti dalla costruzione del Nuovo Svincolo di Fano Nord sono riconducibili alla pressione delle interferenze connesse agli assi stradali e/o aree di svincolo sullo stato dell'ambiente sia con riferimento ad interferenze di tipo idraulico, sia interferenze sulla qualità chimico-biologica dei corsi d'acqua attraversati.

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 legato ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A14, portano ad evidenziare un livello mediamente scadente, sia in termini di portata che in termini di qualità bio-chimico-fisica del suddetto corso d'acqua.

Definizione ed analisi degli impatti potenziali

Gli impatti sul sistema acque superficiali derivanti dalla costruzione del nuovo svincolo autostradale di Fano Nord sono riconducibili alla pressione delle interferenze connesse agli assi stradali e/o aree di svincolo sullo stato dell'ambiente, con riferimento sia ad interferenze di tipo idraulico, sia ad interferenze sulla qualità chimico-biologica dei corsi d'acqua attraversati.

Gli impatti di tipo idrologico ed idraulico sono riconducibili agli effetti delle modificazioni morfologiche dell'alveo e delle aree fluviali ed agli effetti dell'aumentata impermeabilizzazione dei suoli e quindi del recapito delle acque di piattaforma. Tali impatti sono quindi potenzialmente riconducibili a:

- *perdita di aree di pertinenza fluviale*: la realizzazione del rilevato stradale produce una potenziale riduzione di aree di pertinenza fluviale all'interno delle quali si espandono le piene di riferimento, ciò può pertanto provocare una riduzione della capacità d'invaso che il fiume recupererà con allargamento delle aree esondabili;
- *attraversamenti dei corsi d'acqua principali*: avvengono con costruzione di viadotti che garantiscono una buona officiosità idraulica e che si risultano "trasparenti" rispetto ai deflussi di piena (il modesto restringimento della vena idrica e l'innalzamento localizzato dei profili di rigurgito sono idraulicamente poco significativi). La costruzione dei viadotti prevede la realizzazione di pile in alveo esse possono provocare erosioni localizzate al piede delle pile ed erosioni diffuse in alveo, ciò può dare origine ad escavazioni ed instabilità di fondo;
- *attraversamenti del reticolo idrografico minore*: saranno realizzati con tombini, scatolari e circolari, o ponticelli, gli impatti sono riconducibili alla contrazione della vena in ingresso ed espansione in uscita dai manufatti, ciò altera i tiranti idrometrici in un breve intorno del manufatto;
- *rilascio acque di piattaforma*: le acque drenate dalla piattaforma e dal rilevato stradale possono generare impatti sul regime di deflusso dei corpi idrici recettori provocando un aumento delle portate dei recettori e conseguente peggioramento dei regimi di deflusso di quest'ultimi.

Gli impatti sulla qualità delle acque sono riconducibili 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. Non prevedendosi la realizzazione di nuovi viadotti sui corsi d'acqua principali interferiti, non si attende alcuna alterazione dei corsi d'acqua dovuta alla presenza di nuovi attraversamenti (ad es. alterazione del profilo idraulico).

Alla luce delle suddette considerazioni, gli impatti sull'ambiente idrico risultano, in generale, di lieve entità. La mitigazione degli impatti connessi allo smaltimento delle acque reflue domestiche, industriali e meteoriche avverrà attraverso la depurazione in idonei impianti 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 previsto di tipo "chiuso", mediante convogliamento dell'acqua di piattaforma ai presidi idraulici prima del recapito finale.

27



2.2.3.3 Suolo e sottosuolo

Lo studio è stato eseguito sia mediante analisi geognostica sia usando dati precedentemente raccolti sia nell'area oggetto di studio che in zone limitrofe. Il nuovo svincolo si ritrova nei depositi alluvionali di età quaternaria. Il substrato è costituito prevalentemente da depositi sabbioso-limosi di avanfossa adriatica. La morfologia del tratto di studio è condizionata dalle caratteristiche litologiche dei terreni affioranti e sub-affioranti, costituiti in prevalenza da termini sabbioso-limosi e argilloso-limosi. L'orografia è caratterizzata da forme pianeggianti, sub-pianeggianti o collinari con pendenze medie inferiori al 10%. La morfologia risulta interrotta da aste fluviali e torrentizie con andamento antiappenninico e debolmente meandriforme.

Analisi degli impatti

I potenziali impatti della fase di cantiere sono: modificazione dei suoli coinvolti per la realizzazione del cantiere, produzione e gestione del materiale di risulta, produzione e gestione di terre e rocce di scavo, potenziale interferenza di sostanze inquinanti derivanti dai mezzi di cantiere con possibile inquinamento delle falde e alterazioni dell'aspetto morfologico dell'area. Nella fase d'esercizio non si prevedono significativi impatti sulla componente suolo e sottosuolo.

Mitigazioni

Nella fase di cantiere: attività di recupero con ripristino ad uso agricolo delle aree oggetto di cantierizzazione e minimizzazione dell'uso di risorse non rinnovabili per soddisfare il bisogno di materiale. Nella fase d'esercizio è previsto un sistema di drenaggio e depurazione per la gestione delle acque di dilavamento della piattaforma stradale;

2.2.3.4 Vegetazione e Flora:

L'area di interesse è situata alla periferia della città di Fano e si sviluppa in un territorio pianeggiante caratterizzato dalla presenza di ambiti agricoli e di aree urbanizzate che connotano fortemente il paesaggio e che costituiscono la matrice in cui si inseriscono le aree naturali. 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.

Analisi degli impatti

Nella fase di cantiere gli impatti sono riconducibili allo scotico ed al taglio di vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea ed alla produzione ed emissioni di polveri, per la costruzione dell'area di cantiere utile per la realizzazione delle opere di progetto.

Nella fase d'esercizio gli impatti sono riconducibili alla produzione ed emissioni di polveri da parte dei veicoli che vi transiteranno ed a eventuali ed eccezionali esondazioni del sistema di raccolta delle acque di piattaforma dovuto ad eventi pluviometrici extra-tempo di progetto o eventi ravvicinati nel tempo. Le emissioni di polveri porterebbero a fenomeni di stress causato da una riduzione dei fenomeni di fotosintesi e di evapotraspirazione.

Gli interventi di scotico sono non significativi data l'elevata capacità di adattamento e di ricolonizzazione della componente erbacea. Il taglio di vegetazione arborea, per conformazione, tipo di specie e presenza di alberi secolari è considerato significativo. L'emissione di polveri e relativo stress è considerato non significativo, in quanto le zone sono vicine all'autostrada A14 e quindi c'è presenza di emissione continua. Fenomeni di esondazione da considerare non significativi per via del sistema di drenaggio delle acque.

Mitigazioni

Si rimanda alle mitigazioni descritte nel paragrafo ecosistemi.



2.2.3.5 Fauna

Il territorio analizzato a livello di area vasta per il presente studio risulta caratterizzato prevalentemente da unità ambientali che si sviluppano intorno ad un contesto antropizzato che, tuttavia, presentano, in certi casi, interessanti aspetti naturalistici. In particolare possono essere individuate 4 unità ambientali caratterizzate da popolamenti faunistici omogenei e coerenti con il tipo di ambiente presente:

- fasce boscate;
- bacini e corsi d'acqua;
- aree agricole aperte e colture specializzate;
- zone urbanizzate ed aree verdi urbane.

Analisi degli impatti

Fase di cantiere: la realizzazione delle aree di cantiere e delle opere di fondazione stradale legate al nuovo svincolo, comporteranno la sottrazione di ambienti frequentati dalla fauna durante gli spostamenti. L'inquinamento acustico interesserà aree periurbane dell'abitato di Fano e ambiti agricoli caratterizzati da colture erbacee. L'occupazione di alcune aree può risultare una limitazione nelle attività di caccia di alcuni rapaci quali l'albanella minore (*Circus pygargus*), il gheppio (*Falco tinnunculus*) e la poiana (*Buteo buteo*). La costruzione della scogliera di protezione comporta un aumento del livello di inquinamento da rumore e modifica della struttura. Possono verificarsi fenomeni d'intorbidimento delle acque;

Fase d'esercizio: i principali impatti sono ricollegati ad eventuali collisioni riconducibili al tentativo da parte degli animali di attraversare il nuovo asse viario, dove si possono verificare potenziali impatti tra animali e veicoli che vi transitano. Ci sarà un aumento dell'inquinamento da rumore.

Intensità impatto: l'occupazione e sottrazione temporanee di suolo durante la fase di cantiere è considerata non significativa e reversibile a breve termine, il tutto dovuto ad una bassa attività faunistica. Anche l'aumento di inquinamento acustico è considerato non significativo in fase di cantiere. Gli impatti derivanti dalla costruzione della barriera, anche se reversibili a breve termine, sono considerati di moderata intensità dato che influiscono su una situazione più complessa. Fenomeni di intorbidimento delle acque sono considerati moderati e reversibili a breve termine per via dello stato ecologico precario dell'area. In fase d'esercizio l'attraversamento delle opere da parte degli animali è ritenuto non significativo perché non ci sono ambienti di importanza ecologica per la fauna interessati dall'opera, mentre l'impatto da rumore è considerato di lieve entità.

Mitigazioni

Si rimanda alle mitigazioni descritte nel paragrafo ecosistemi.

2.2.3.6 Ecosistemi

Il paesaggio che caratterizza l'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.

Ecosistema naturale e/o semi-naturale. Le zone naturali e semi-naturali presenti nell'area di studio appaiono concentrate soprattutto lungo i corsi del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla. I fiumi svolgono importante funzione sia di nicchia ecologica (forniscono riparo e cibo alla fauna) sia di corridoio ecologico per un gran numero di specie (soprattutto avifauna). Di maggiore interesse le formazioni legnose arbustive e arboreo-arbustive. I bacini presenti nell'area, rinaturalizzati spontaneamente dopo la fine delle attività di cava, rappresentano dei biotopi secondari,

cf



ecologicamente giovani e strutturalmente non ben definiti, risultano colonizzati da cenosi in veloce dinamismo che svolgeranno funzione di riparo per la fauna. La presenza di "corridoi ecologici" rappresentata da fossi di scolo, e dai canali irrigui, favorisce la congiunzione tra le varie aree. In molti casi per la presenza di barriere presentano bassa funzionalità.

Ecosistema agricolo. È un sistema atipico dove si verifica la sovrapposizione di interventi agrari sull'ambiente naturale al fine produttivo portando ad un'alterazione dell'equilibrio. Mosaici dove l'unità è data dalle singole aziende agricole sia a produzione vegetale che animale. Dal punto di vista ecologico, i seminativi hanno una ridotta funzionalità ecosistema a causa dell'eliminazione di spazi marginali, siepi, filari e presenza di fauna di spazi aperti, mentre le colture specializzate possono un ruolo simile a quello di ambienti naturali o semi naturali per le loro caratteristiche di gestione, ma presentano fitocenosi secondarie di scarso valore naturalistico.

Ecosistema urbano. Caratterizzato dalla periferia di Fano e da piccoli centri abitati, sia come nucleo compatto sia in sistemi diffusi. Si possono trovare anche orti o incolti. Specie faunistiche che vi ritroviamo sono quelle che sopportano meglio la presenza dell'uomo. In questo ambito si includono anche le aree estrattive e le zone di cantiere per via del basso livello di biodiversità per la forte pressione antropica.

Analisi degli impatti

- Fase di cantiere: dal punto di vista ecosistemico gli impatti riguardano la sottrazione di habitat dovuta alla realizzazione degli interventi di progetto, alla temporanea alterazione della permeabilità faunistica e alla riduzione della funzionalità ecologica del territorio circostante. Si effettuerà anche il taglio di alcune formazione arboreo-arbustive lineari (siepi e filari), che presentano sia funzione divisoria che funzione di protezione ed ecotoni per la fauna selvatica. La costruzione della scogliera di protezione risulta più significativa da un punto di vista ecosistemico, in quanto interessa aree a maggiore diversità e struttura. Inoltre la produzione di polveri e l'aumento del disturbo acustico percepibile potrebbero portare a perdita di funzionalità ecologica durante questa fase: le polveri potrebbero causare stress alla vegetazione (minore fotosintesi, ridotta traspirazione) mentre l'aumento dell'inquinamento acustico causato dalla realizzazione delle opere si ripercuote sulla fauna.

Gli interventi previsti lungo il torrente Arzilla, per risolvere le interferenze con il reticolo idrografico superficiale si traducono in una diminuzione della funzionalità ecologica di corridoi ecologici preferenzialmente utilizzati dalla fauna per gli spostamenti. Inoltre essi possono determinare la compromissione o la sostituzione degli ecosistemi naturali e semi-naturali presenti innescando processi evolutivi che tendono a favorire specie pioniere fortemente competitive ed ecologicamente meno esigenti.

- Fase d'esercizio: gli impatti sono riconducibili alla frammentazione degli ecosistemi presenti, alla modificazione della permeabilità faunistica ed alla riduzione della funzionalità ecologica del territorio circostante l'infrastruttura. Il nuovo svincolo potrebbe agire, in un ecomosaico già frammentato costituito da elementi appartenenti ai sistemi agricolo ed urbano, come un ulteriore elemento di frammentazione, alterazione e di preclusione, rispetto allo stato attuale, delle caratteristiche di bio-permeabilità di ambiti legati al sistema idrografico superficiale ed interessati a flussi di movimento della fauna terrestre, contribuendo ad innescare fenomeni di isolamento delle metapopolazioni, favorendo gli effetti negativi derivanti dall'*inbreeding* (consanguineità) a svantaggio delle stabilità delle popolazioni faunistiche. Vanno anche considerati gli eventuali impatti legati alla perdita di funzionalità ecologica dei territori vicini al tracciato stradale in esame, dovuti all'emissione di polveri (causa di stress alla piante per deposito su lamina e riduzione delle attività di fotosintesi e di respirazione) e ad inquinamento acustico (si ripercuote sugli elementi della fauna che frequentano ambiti adiacenti al nuovo svincolo). Tuttavia, in relazione al traffico veicolare presente nella vicina autostrada A14, non si ipotizzano situazioni ecologiche dissimili dallo stato attuale rispetto al parametro in analisi. Disturbo antropico generati dalle opere di progetto si ripercuoteranno in

cf



prevalenza su popolamenti faunistici sinantropici o almeno tolleranti la presenza dell'uomo e tipici delle aree aperte e solo occasionalmente da specie di maggiore interesse conservazionistico, che frequentano gli ambiti adiacenti al nuovo svincolo costituiti prevalentemente da zone urbanizzate e da terreni agricoli e caratterizzati da una bassa vocazionalità biotica. Per tali motivi, anche in relazione al disturbo proveniente dalla vicina autostrada A14 e trattandosi per la maggior parte di aree periurbane o ad uso agricolo, con scarsa rappresentazione di elementi di valenza naturale, si ritiene che l'impatto sulla componente ecologica in esame (popolamenti floristici e faunistici) risulti non significativa ai fini della conservazione della biodiversità.

Mitigazioni

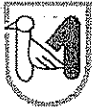
Gli interventi mitigativi previsti hanno come obiettivo generale la riduzione al minimo dell'impatto generato dalle opere di progetto ed il corretto inserimento paesaggistico-ambientale nel contesto territoriale di riferimento delle diverse infrastrutture analizzate. Inoltre, in diversi ambiti si è colta anche l'opportunità di effettuare un'azione attiva tesa al miglioramento dello stato attuale degli elementi appartenenti all'ecosistema naturale e/o semi-naturale.

Gli interventi di mitigazione a verde previsti in progetto sono stati definiti, mediante specie autoctone, per ricreare diverse tipologie di aree verdi, quali prati, filari arbustivi, siepi arbustive, forestazioni con specie arboree ed arbustive ed interventi per il mascheramento delle barriere acustiche con specie rampicanti e specie sempreverdi.

Le tipologie d'impianto che possono essere eseguite sono:

- Tipologia A "filare arbustivo": consiste nella realizzazione di strutture arbustive lineari monofilari, da posizionare principalmente nella scarpata del rilevato stradale. Si useranno 5 specie arbustive (alloro, biancospino, ginestra, ligustro e prugnolo) collocate alternando gruppi di due individui monospecifici. Saranno messe a dimora con passo di 1 m;
- Tipologia B "siepe arbustiva": è una ricostruzione di siepi arbustive come elementi caratterizzanti il paesaggio agricolo locale. Consente nel medio periodo di creare un effetto di schermatura visiva favorendo l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura di progetto. La prevalenza di specie baccifere sarà una fonte di alimentazione per l'ornitofauna. Il sesto d'impianto prevede la realizzazione di una siepe lineare binata con filari sfalsati distanti 1 m e con distanze interfilari di 1 m. Saranno usate 5 specie arbustive (biancospino, corbezzolo, fillirea, ginestra e prugnolo) disposte in maniera alterna;
- Tipologia C "riforestazioni con specie arboree ed arbustive (ambito di compensazione): prevede la piantagione di specie forestali per la ricostruzione di ecosistemi assimilabili a boschi plurispecifici caratterizzati da un sesto d'impianto sinusoidale che già nelle prime fasi post-impianto darà un assetto più naturaliforme. L'assetto si otterrà mediante una picchettatura pre-impianto lungo archi di cerchio di raggio di 10 m. Le specie utilizzate si distinguono in principali (pioppo bianco e nero), specie secondarie (salice, olmo, frassino e la farnia) e specie accessorie (sanguinello, fusaggine, pallon di maggio e il sambuco). Esse saranno disposte alternativamente secondo distanze interfilari di 2 m, mentre le file risulteranno parallele ed equidistanti ogni 3 m.
- Tipologia D "riforestazione con specie arboree ed arbustive": prevede la piantumazione di postime forestali per la ricostituzione di ecosistemi assimilabili a boschi plurispecifici, caratterizzati da alternanza di specie, per ricreare le competizioni e le sinergie tipiche dei boschi ad alto fusto, dove si possono notare un elevato numero di elementi arborei di una o più specie mantenendo una consistente diversificazione specifica. Anche qui si utilizzano specie principali (leccio e roverella), specie secondarie (acero campestre, olmo campestre) e specie accessorie (alloro, biancospino, corbezzolo e corniolo). Sia le principali che le secondarie sono disposte alternativamente secondo distanze interfilari di 2,5 m, mentre le file risultano parallele ed equidistanti ogni 3 m;
- Tipologia E "mitigazioni barriere acustiche": prevede la piantagione di specie rampicanti e sempreverdi per il mascheramento delle barriere acustiche che favorirà l'inserimento paesaggistico

2f



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 24
	Data: 30/06/2014	

e la percezione visiva delle aree esterne alla viabilità di progetto. L'impianto prevede l'uso di 5 specie (edera, viticcio, caprifoglio, alloro e fillirea) con passo di 1 m.

2.2.3.7 Sistema Agricolo

Il sistema primario è sottoposto a vari impatti derivanti dalla realizzazione di infrastrutture lineari. Gli impatti negativi diretti sono sofferti più dal segmento dell'agricoltura e dal territorio rurale, mentre ai segmenti della trasformazione delle produzioni agricole, dell'industria alimentare e della commercializzazione possono essere riconosciuti influenze indirette positive.

Analisi degli impatti

- Fase di cantiere: si è individuata un'area per la realizzazione del cantiere situata tra il nuovo svincolo e la carreggiata sud dell'A14. Essa è raggiungibile sia dall'autostrada che dalla viabilità locale ed occuperà in modo temporaneo dei terreni agricoli coltivati a seminativo (± 2.5 ha) che poi saranno ripristinati e restituiti. L'area durante la costruzione sarà completamente impermeabilizzata sul fondo per evitare inquinamenti del sottosuolo o contaminazioni di habitat limitrofi e sarà presente anche un impianto chiuso di raccolta delle acque collegato a vasche di decantazione con sfioratore. Considerando le caratteristiche dei sistemi agricoli coltivati e la temporaneità dell'occupazione, gli impatti vengono ritenuti modesti e reversibili a breve termine.
- Fase d'esercizio: si ha nonostante gli accorgimenti presi, una perdita di superficie agricola dovuta sia all'estensione areale delle opere (nastri stradali, parcheggi, barriera esazione, rampe, ecc.), sia all'inclusione dei terreni all'interno delle stesse. Per quanto riguarda i suoli inclusi nelle aree di svincolo, dal punto di vista naturale, essi mantengono inalterate le proprie prerogative ecologiche, pur dovendo essere considerati trasformati o consumati sotto il profilo urbanistico. Due porzioni importanti di territorio agricolo rimarranno incluse all'interno delle opere stradali. Una, di circa 6 ha e comprensiva di fabbricati agricoli, sarà inclusa fra la nuova stazione di esazione e l'autostrada; all'interno di questa area inclusa, tra l'altro, è stato previsto un cantiere che, al termine dei lavori, sarà ripristinato all'uso agricolo. L'altra area inclusa, più o meno di 2 ha, si troverà fra la SP45 e il nuovo ramo di accesso alla rotonda con la stessa SP45. Per entrambe le aree intercluse il progetto prevede il mantenimento dell'accessibilità. A parte la consistente occupazione di suoli agricoli, peraltro già prevista dalla pianificazione sovraordinata, la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord non graverà significativamente sul sistema agricolo locale.

Mitigazioni

- Fase di cantiere: la grande area di cantiere sarà ripristinata ad uso agricolo. Fin dalla fase di impianto dei cantieri sarà asportato ed accantonato con cura lo strato fertile del terreno originario. I cumuli dovranno essere diserbati almeno due volte l'anno con erbicidi totali non residuali. Al termine dei lavori l'area dovrà essere bonificata da ogni tipo di rifiuto di cantiere e prima della rideposizione degli strati di terreno fertile, la superficie dovrà essere lavorata con macchine con organi verticali;
- Fase d'esercizio: lungo i margini della piattaforma stradale sono previsti interventi di forestazione che ridurranno le ricadute di inquinanti sulle colture.

2.2.3.8 Rumore

La scelta dell'area di indagine e dei conseguenti limiti di riferimento è stata effettuata secondo il DPR 30 marzo 2004, n. 142, che stabilisce l'ampiezza delle fasce di pertinenza in cui applicare i limiti e fissa i limiti permessi in tutte le infrastrutture stradali, sia quelle di nuova costruzione che quelle già esistenti.

La Legge Quadro sull'inquinamento acustico del 26 ottobre 1995, n. 447 stabilisce i principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo. Per i valori limite dell'inquinamento acustico negli ambienti esterni, la materia è disciplinata in ambito nazionale dai decreti attuativi della Legge Quadro (DPR 142/2004, DPCM 14/11/97, ecc.).

2f



Luogo di emissione:

Numero: 70/VAA
Data: 30/06/2014

Pag. 25

Con la Legge Regionale 14 novembre 2001 n. 18, la Regione Marche ha stabilito il ruolo di regione, provincie e comuni in materia. Successivamente la Regione Marche ha emanato le seguenti norme tecniche, attuative della legge regionale: DGR n. 896 del 24 giugno 2003 e Legge regionale 2 agosto 2004, n. 17. La Delibera introduce il concetto di "area cuscinetto", cioè aree immediatamente adiacenti alle fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto in cui viene effettuata una classificazione acustica del territorio, tenendo conto della tipologia della strada e dei volumi di traffico, indipendentemente dalla effettiva destinazione d'uso. Tali aree, non esplicitamente previste dalla legislazione vigente, sono proposte dalla Delibera soltanto per alcune infrastrutture di trasporto, fra cui le autostrade. La Delibera 896/03 stabilisce anche i criteri per lo svolgimento delle attività temporanee: all'interno dei cantieri edili, stradali ed assimilabili, le macchine in uso dovranno operare in conformità alla direttiva CE, in particolare alla direttiva 2000/14/CE, in materia di emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto, così come recepite dalla legislazione italiana. Per le attrezzature non considerate nella normativa nazionale vigente, debbono essere utilizzati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali al fine di ridurre le emissioni acustiche verso l'esterno. Durante il periodo di attività del cantiere non dovrà mai essere superato il valore limite di 70 dB. stato iniziale dell'ambiente parte dalla conoscenza del territorio e dalla definizione del sistema ricettore.

La scelta dell'area di indagine e dei conseguenti limiti di riferimento è stata effettuata secondo quanto previsto dal DPR 30 marzo 2004. Per gli edifici in corrispondenza dei quali non è possibile rispettare i limiti di legge relativi alle immissioni di rumore presso il fronte esterno, viene previsto un intervento diretto sui serramenti che andrà valutato in dettaglio in sede di realizzazione dell'opera. Nei casi di ricettori caratterizzati dalla presenza antropica limitatamente al periodo diurno (scuole, edifici industriali o commerciali, ristoranti), i confronti con i limiti legislativi sono stati effettuati solo nel periodo diurno. Le infrastrutture stradali, in relazione alla loro classificazione, hanno pertanto dei limiti di fascia di pertinenza che le svincolano da quello che è la zonizzazione del territorio comunale. Al di fuori della fascia di pertinenza si valutano le situazioni particolari, oltre a quelle relative a scuole, case di riposo ed ospedali, quali ad esempio la presenza di aree esclusivamente residenziali alle quali potrebbe essere associata una classe acustica in zona II, con limiti notturni pari a 45 dBA, o ricettori particolari, quali chiese, cimiteri, parchi ai quali potrebbe essere associata una classe acustica I.

Analisi degli impatti

Le attività rumorose associate alla realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord oggetto di intervento possono essere ricondotte essenzialmente a tre tipologie di sorgenti:

- i cantieri fissi;
- i cantieri mobili ossia le lavorazioni lungo il nuovo tracciato;
- il traffico indotto.
- Cantieri fissi. Al fine di verificare la compatibilità degli impatti determinati dalle attività di cantiere con quanto prescritto dalla normativa è fondamentale individuare con precisione i limiti normativi a cui ci si debba riferire. Le sorgenti rappresentate dai cantieri possono essere assimilate a sorgenti di origine industriale e, pertanto, i loro impatti devono risultare conformi a quanto prescritto dalla Legge Quadro 477/2000 che prevede limiti di emissione, immissione e differenziali, variabili in funzione delle classi di zonizzazione acustica definiti dal Comune attraverso la redazione della Zonizzazione Acustica del territorio comunale. I risultati delle valutazioni modellistiche, per la sola sorgente cantieristica, 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. Tali mitigazioni garantiscono il pieno rientro nei limiti.
- Cantieri mobili. La verifica della compatibilità degli impatti con i limiti di legge previsti seguirà gli stessi criteri visti per quanto riguarda i cantieri fissi. Per ognuno dei punti di calcolo sono stati stimati i livelli di impatto complessivo (rumore cantieri + fondo ambientale) da confrontare con i limiti di immissione e il differenziale (impatto complessivo – rumore cantieri) da confrontare con il limite



differenziale. 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). In riferimento al posizionamento delle barriere acustiche dovrà essere valutata la compatibilità in riferimento con lo spazio fruibile tra ricettore e area di lavorazione, in modo particolare per quegli edifici ubicati a distanze molto limitate dal fronte mobile. La presenza della barriera permette il rispetto dei limiti di emissione, di immissione e del criterio differenziale. Sarà dunque da valutare l'eventuale necessità di effettuare da parte delle imprese che opereranno richiesta in deroga dei limiti di rumore secondo le procedure definite dalla normativa. Sulla base delle simulazioni effettuate per il cantiere mobile tipo, sono state individuate le distanze area di cantiere-ricettore tali da permettere il rispetto dei limiti di immissione, risultate pari a: 40 m per edifici in classe V e 80 m per edifici in classe IV. In riferimento al criterio differenziale diurno la distanza sale a ca. 150 metri. Pertanto, dall'analisi del contesto insediativo interessato, oltre al posizionamento previsto delle barriere mobili in corrispondenza della sezione tipo individuata, si segnalano indicativamente circa altre n. 15 sezioni per le quali si ipotizzano mitigazioni analoghe.

- Fase di esercizio. Lo sviluppo progettuale attraverso il quale si giunge al dimensionamento degli interventi indiretti (barriere antirumore) ed eventualmente diretti (interventi sui serramenti degli edifici), per la fase di esercizio, può essere così riassunta:
 - individuazione e modellazione degli interventi di mitigazione indiretta (barriere antirumore), sulla base delle indicazioni progettuali disponibili.
 - valutazione dei livelli di pressione sonora nei punti di calcolo individuati nello stato di progetto di esercizio degli interventi con l'inserimento degli interventi di mitigazione.
 - 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.
 - individuazione degli 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.

La stima dei livelli sonori ai ricettori è stata eseguita con la medesima metodologia adottata per la stima degli impatti in assenza di mitigazione. Nel caso di risultati delle simulazioni evidenzianti il superamento dei limiti di legge è stato possibile mitigare l'impatto introducendo delle barriere antirumore in prossimità del ricettore. Tuttavia, qualora non fosse possibile mitigare gli impatti mediante barriere acustiche, o nel caso in cui il loro impiego non fosse sufficiente, potrà essere prevista la mitigazione dell'impatto agendo con interventi diretti sull'edificio.

Conclusioni

Lo studio ha riguardato gli impatti acustici relativi ai lavori più significativi ed estesi (cantieri principali, cantieri mobili), ove possibile individuando anche le fasi più impattanti e rumorose. Per ciascuna attività di cantiere sono state spiegate le metodologie di calcolo, i dati di input, le ipotesi progettuali e riportati i risultati ottenuti con apposito modello di simulazione. Ove necessario, si è provveduto a dimensionare opportune mitigazioni acustiche indirette (barriere poste lungo la via di propagazione del rumore). Relativamente al cantiere fisso, è stata prevista l'installazione di una barriera di lunghezza pari a ca. 165 metri e altezza pari a 5 metri da collocare in prossimità del lato Sud e Sud-Est del cantiere CA1 verso i ricettori residenziali (Codici 075-080-085). Per quanto riguarda i cantieri mobili, nelle aree individuate come potenzialmente impattate si consiglia l'utilizzo di barriere



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 27
	Data: 30/06/2014	

mobili di lunghezza variabile (generalmente 100 metri circa e comunque realizzate in maniera da schermare completamente i mezzi di lavoro presenti) e altezza pari a 5 metri. L'impresa appaltatrice, in base alla propria organizzazione e ai tempi programmati, redigerà in ogni caso la Valutazione di impatto acustico per tutte le aree di cantiere e i cantieri mobili individuati come critici, nel rispetto delle specifiche contenute nello Capitolato Ambientale e considerando il presente studio come base analitica e modellistica, facendovi esplicito riferimento ed evidenziando le modifiche eventualmente intercorse e i necessari correttivi alle stime di impatto e al dimensionamento delle misure di mitigazione, nonché specificando l'entità e la durata delle eventuali deroghe richieste.

2.2.3.9 Vibrazioni

In ambito nazionale non vi sono limiti di legge, sia per quanto concerne i danni alle persone sia per quello che riguarda i danni agli edifici ed infrastrutture. Attualmente per la valutazione si usano due norme:

- Norma ISO: misura le vibrazioni negli edifici;
- Norma UNI: valutazione del disturbo a livello costante, non costante o impulsivo, immesse negli edifici ad opera di sorgenti esterne o interne.

Nell'area di studio, la fonte principale risulta essere il traffico veicolare il quale può provocare livelli consistenti soprattutto nei periodi di maggiore traffico o al passaggio di mezzi pesanti. Bisogna aggiungere che nell'area non sono stati riscontrati ricettori a particolare sensibilità. La presa dei dati è avvenuta lungo la strada nazionale flaminia all'altezza dell'inserzione della prevista bretella di collegamento, con caratteristiche di traffico riscontrabili. I livelli acquisiti risultano inferiori a quelli imposti dalla legge.

Analisi degli impatti

Le vibrazioni possono essere misurate in termini di spostamento, accelerazione o velocità, ma solitamente per la valutazione quantitativa del disturbo si usa il valore quadratico medio (RMS). Fattori che incidono sull'emissione sono le condizioni della strada, il veicolo e il tipo di trasporto, l'assorbimento del terreno, le continuità/discontinuità del terreno, le strutture presenti.

- Fase di cantiere: si sono svolte verifiche determinate dalla costruzione di nuove opere, in base a dati di emissione determinati su casi analoghi. I livelli stimati sugli edifici, in funzione della distanza dalla sorgente di emissione vengono poi confrontati con quelli ammissibili dalla norma di riferimento, ed eventualmente definiti gli accorgimenti operativi da eseguire nel caso che i livelli siano inaccettabili. Da analisi dei dati risulta che nell'area sono presenti 8 edifici residenziali posti ad una distanza inferiore ai 30 m. Su di essi si provvederà ad eseguire le opportune verifiche testimoniali prima dei lavori e verranno adottate le procedure di prevenzione e gestione degli effetti disturbanti con opere di monitoraggio nei periodi di maggiore disturbo.
- Fase di esercizio: l'impatto è dovuto sia al tipo di vibrazione che alle caratteristiche dell'edificio e di come esso si rapporti con il suolo. Gli edifici soggetti a maggiori vibrazioni sono quelli vecchi o mal mantenuti e quelli con fondamenti solidali con il terreno;

In fase di cantiere gli impatti possono essere detti lievemente significativi, mentre in fase d'esercizio, considerando i flussi veicolari, il livello di traffico e i dati del rilievo sperimentale, si può dire che l'impatto in fase d'esercizio sarà nullo o trascurabile.

Mitigazioni

- Fase di cantiere: l'impresa esecutrice dovrà redigere un documento di approfondimento, in cui viene studiato l'impatto dei cantieri mobili nella fase esecutiva dei lavori. Nello studio saranno prese in considerazione le cautele ambientali per ogni singola operazione e sarà compito dell'appaltatore programmare la tutela dell'ambiente con largo anticipo. Inoltre si dovranno individuare le WBS e gli impatti potenziali, con determinazione delle procedure da attuare in ogni singola fase.
- Fase d'esercizio: in questo caso non si hanno particolari criticità, in quanto i livelli di vibrazione rilevata in condizione di flusso e composizione del parco veicolare risultano sempre ampiamente



inferiori rispetto ai limiti, anche con magnitudo più elevata. Da tener conto comunque che per un'attenuazione delle vibrazioni è importante mantenere regolare la pavimentazione. Un corretto piano di manutenzione consentirà pertanto di ridurre effetti vibrazionali dovuti a sconessioni e/o irregolarità del manto stradale.

2.2.3.10 Salute pubblica

L'obiettivo della caratterizzazione dello stato di qualità dell'ambiente in relazione al benessere ed alla salute umana è quello di verificare la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standard ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo termine. Sono state analizzate le tematiche relative all'impatto sulla salute pubblica maggiormente connesse con un'opera stradale: inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, disturbo da vibrazioni.

- Inquinamento atmosferico: gli effetti delle sostanze emesse sulla salute pubblica sono vari e diversificati a seconda dell'inquinante e delle specifiche concentrazioni. Lo studio atmosferico svolto nel sia mostra come lo scenario progettuale è caratterizzato da emissioni inferiori rispetto allo scenario programmatico, ed entrambi risultano inferiori a quelle dello scenario attuale grazie al rinnovo del parco circolante. Complessivamente quindi l'insieme degli interventi che compongono le opere compensative nel Comune di Fano e nello specifico il nuovo svincolo di Fano nord presenta evidenti vantaggi in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche, non solo rispetto allo scenario attuale, ma anche tra scenario progettuale e programmatico. In termini di concentrazione si traduce in un leggero aumento delle aree limitrofe alla nuova opera, più che compensato dalle riduzioni presso le viabilità esistenti che saranno alleggerite dei flussi di traffico che le interessano. In termini di esposizione ciò è particolarmente positivo in quanto si vanno a scaricare per lo più ambiti urbani densamente abitati, mentre il nuovo intervento è localizzato in un contesto periurbano con minore presenza di abitazioni.

- Inquinamento acustico: le fonti si possono distinguere in puntuali o areali (es: cantieri, esercizi commerciali, ecc., riguarda essenzialmente le aree nell'intorno della sorgente. I livelli di rumore dipendono dall'intensità della sorgente, dalla sua collocazione spaziale e presenza temporale. In generale, l'inquinamento acustico generato dalle sorgenti puntuali non mostra un significativo incremento nel tempo, soprattutto grazie all'applicazione delle norme che disciplinano le emissioni acustiche) e lineari ovvero il traffico veicolare, ferroviario e aeroportuale (il rumore prodotto è in relazione con i parametri del traffico e con le proprietà acustiche della superficie della sovrastruttura). Nelle aree urbane, il traffico veicolare rappresenta la fonte d'inquinamento acustico più problematica, dal momento che coinvolge la totalità della popolazione residente. La sovraesposizione al rumore provoca problemi particolarmente gravi alle persone, causando alterazioni fisiologiche e/o patologiche che variano in funzione delle caratteristiche fisiche del rumore e della risposta dei soggetti esposti. Lo studio acustico stima che il traffico sul nuovo svincolo potrà determinare livelli acustici superiori al limite di riferimento, per lo più limitatamente alle poche abitazioni prossime all'area d'intervento. I miglioramenti che saranno ottenuti con l'installazione delle barriere acustiche sono significativi, infatti nessun ricettore presenta esuberanti nello scenario con mitigazioni;

- Disturbo da vibrazioni: le vibrazioni sono in grado di causare danni psicofisici sull'uomo ed effetti sulle strutture. Questi dipendono in primo luogo dalle caratteristiche fisiche del fenomeno, con riferimento all'intensità delle vibrazioni, frequenza e direzione nonché durata e vulnerabilità del bersaglio. Gli effetti sulle persone non sono concentrati su un organo bersaglio, ma sono estesi all'intero corpo e possono essere ricondotti genericamente ad un aumento dello stress, con conseguente attivazione di ripetute reazioni di orientamento e di adattamento, e con eventuale insorgenza o aggravamento di malattie ipertensive. L'analisi dei potenziali impatti per la fase di esercizio ha escluso che si possono verificare situazioni di superamento dei limiti di riferimento per il disturbo della popolazione. 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.



2.2.3.11 Paesaggio e beni culturali

Archeologia

Lo svincolo di Fano Nord si sviluppa in una porzione di territorio adatta all'insediamento umano. Le attestazioni si fanno numerose a partire dall'età del Ferro (es. Sito 1: probabile necropoli) e per tutta l'età romana, quando la fondazione di Fanum Fortunae (Fano) determina un'organizzazione territoriale ancora leggibile nella divisione agraria e nelle persistenze centuriali. Le necropoli e gli insediamenti di età romana, concentrati lungo la Via Flaminia, sembrano distribuirsi sulla destra orografica del Torrente Arzilla, mentre lo svincolo in progetto si colloca sulla sponda opposta. In questa fase di progettazione la ricerca archeologica non è ancora supportata da indagini dirette, rappresentando quindi una prima fase di raccolta dei dati per la restituzione dello stato di fatto. Ne deriva che la valutazione degli impatti qui presentata è in una fase da integrarsi con le successive indagini previste dalla normativa (survey, lettura geoarcheologica di sondaggi a carotaggio continuo e di pozzetti geognostici, indagini geofisiche, saggi di scavo).

Paesaggio

Analisi impatti

- Fase di cantiere: Gli impatti più diretti sul paesaggio in fase di cantiere consistono nella temporanea occupazione di suolo agricolo e nel taglio della vegetazione esistente. L'area di cantiere per la realizzazione dello svincolo è stata localizzata nel territorio intercluso tra l'opera in progetto e l'autostrada e risulta composta da campo base, campo operativo e area per la caratterizzazione delle terre; si situa in adiacenza ad un piccolo nucleo rurale. Il cantiere interferisce direttamente con filari arborei esistenti per cui è previsto il taglio. L'occupazione di suolo in questo contesto, anche se temporanea, determina un impatto negativo significativo. Un ulteriore elemento di impatto paesaggio, seppur temporaneo e reversibile, è determinato dalla presenza/utilizzo dei mezzi di cantiere. La realizzazione di sovrappassi rappresenta il disturbo e l'interferenza temporanea, l'interventi più consistenti. Il rinverdimento e le opere di finitura in quanto interventi localizzati di minore disturbo, possono ritenersi trascurabili. Infine non si hanno interferenze con il sistema storico e degli edifici di valore storico-architettonico.
- Fase d'esercizio: l'impatto maggiore è l'occupazione non reversibile di territorio agricolo e l'interferenza con due filari arborei uno in corrispondenza dell'area del parcheggio e l'altro in corrispondenza della deviazione del canale irriguo intercettato dalla rotonda più a ovest. Infatti la realizzazione dell'area di svincolo e del parcheggio scambiatore occuperanno un'area di circa 30.000 m² senza contare i rami di svincolo e le connessioni con la viabilità esistente. Altro impatto rilevante dal punto di vista paesaggistico è la visibilità dell'intervento dovuta alla presenza del sovrappasso dell'autostrada per la connessione delle viabilità esistenti con lo svincolo di progetto. Non si registrano interferenze con il sistema storico e degli edifici di valore storico-architettonico.

Mitigazioni

Per gli interventi di mitigazione e compensazione del Paesaggio si rimanda a quelli previsti e descritti nel capitolo relativo alla Componente Ecosistemi.

2.3 SINTESI DELLO STUDIO DI TRAFFICO

Obiettivi, metodologia ed organizzazione

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 del sistema autostradale con la rete ordinaria locale.

Gli obiettivi dello studio sono stati:



- restituzione di un quadro esaustivo ed aggiornato della domanda di mobilità attuale che impegna le aree interessate dalle opere previste;
- individuazione del trend di crescita della domanda di spostamento espressa dal territorio rispetto ad un orizzonte previsionale di analisi di lungo periodo (2030);
- verifica della funzionalità associata all'intervento di realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, delle Bretelle e delle opere di rifunionalizzazione della rete esistente contestualmente al potenziamento alla 3° corsia della A14;
- verifica delle potenzialità associate alla realizzazione degli interventi previsti, ossia del nuovo svincolo di Fano Nord, delle Bretelle di Fano e delle opere di rifunionalizzazione della rete esistente.

Il modello di traffico implementato si presenta come aggiornamento locale dello strumento modellistico predisposto per le valutazioni a supporto dello studio strategico e degli studi locali relativi all'intervento di potenziamento alla terza corsia dell' A14.

Gli considerati sono riconducibili a tre classi:

- scenario attuale, determinato dalla distribuzione della domanda attuale sulla rete di trasporto esistente;
- scenario programmatico, determinato dalla distribuzione della domanda attesa al 2030 sulla rete di trasporto attuale potenziata dalla realizzazione degli interventi stradali ed autostradali ascrivibili al quadro di riferimento programmatico;
- scenario progettuale, determinato dalla distribuzione della domanda di lungo periodo (2030) sulla rete di trasporto programmatica, ulteriormente potenziata dal nuovo svincolo di Fano Nord, da Bretelle stradali e opere di rifunionalizzazione della rete esistente.

Per l'analisi si è tenuto conto di due periodi:

- neutro (maggio e prima metà di giugno), che rappresenta il sistema stradale e autostradale, in termini di rapporto tra domanda ed offerta di trasporto, in una condizione in cui la domanda di spostamento ben rappresenta il valore medio annuale;
- estivo (luglio, agosto e prima metà di settembre,) caratterizzato da flussi veicolari più consistenti, in cui la domanda di spostamento sul sistema stradale ed autostradale risulta, pur limitatamente alla stagione estiva, significativamente al di sopra della media annuale.

Nello studio si sono considerati quali interventi previsti afferenti al Quadro Programmatico, anche l'adeguamento della 3a corsia della tratta Rimini Nord-Pedaso dell'autostrada A14 e gli interventi previsti nell'ambito territoriale e trasportistico di Pesaro. Le risultanze dello studio sono costituite dalle seguenti elaborazioni:

- il traffico, sia nell'ora di punta della mattina sia in termini giornalieri, su ciascun tratto elementare dell'Autostrada A14 dallo svincolo di Cattolica a quello di Marotta Mondolfo espresso sia in forma disaggregata nelle componenti leggera e pesante sia in forma aggregata in termini di veicoli totali ed equivalenti a tutti gli scenari considerati;
- il traffico nell'ora di punta della mattina in entrata ed in uscita dall'Autostrada A14 nel casello di Fano espresso sia in forma disaggregata nelle componenti leggera e pesante sia in forma aggregata in termini di veicoli totali ed equivalenti, a tutti gli scenari considerati;
- il traffico nell'ora di punta della mattina in entrata ed in uscita dall'Autostrada A14 nel nuovo casello di Fano Nord espresso sia in forma disaggregata nelle componenti leggera e pesante sia in forma aggregata in termini di veicoli totali ed equivalenti per il solo scenario progettuale;
- il traffico, sia nell'ora di punta della mattina sia in termini giornalieri, su ciascun tratto delle Bretelle stradali di Fano, espresso sia in forma disaggregata nelle componenti leggera e pesante sia in forma aggregata in termini di veicoli totali ed equivalenti per il solo scenario progettuale;
- il LOS, cioè il Livello di Servizio, individuato, secondo le indicazioni contenute nell'HCM, Highway Capacity Manual, a partire dal rapporto F/C per i soli tratti autostradali;



Luogo di emissione: 	Numero: 70/VAA	Pag. 31
	Data: 30/06/2014	

- il grado di funzionalità della rete viaria secondaria e locale espresso dal valore del rapporto F/C tra il flusso orario equivalente F transitante e la capacità di deflusso C.

Scenario attuale: traffico sull'A14 nei mesi neutro ed estivo

I flussi veicolari delle singole tratte elementari Cattolica – Pesaro Urbino, Pesaro Urbino – Fano, Fano – Marotta Mondolfo, sono:

- da 61.700 a 66.500 circa veicoli equivalenti bidirezionali nel periodo neutro;
- da 79.500 a 85.800 circa veicoli equivalenti bidirezionali nel periodo estivo;

L'incidenza della componente pesante del traffico, che si attesta mediamente sul 30,1% nel periodo neutro, tende per effetto dell'incremento della componente turistica del traffico a ridursi nel corso del periodo estivo a circa il 23,2%. In termini di traffico orario è la carreggiata nord del tratto elementare Pesaro Urbino - Fano a presentare i valori di picco con volume dell'ordine di 1.900 veicoli equivalenti nel periodo neutro e dell'ordine dei 2.400 veicoli equivalenti nel periodo estivo.

Per quanto riguarda in particolare il casello di Fano lo scenario attuale mostra nel periodo neutro 7.367 veicoli equivalenti in ingresso e 6.680 veicoli equivalenti in uscita e nel periodo estivo 7.692 veicoli equivalenti in ingresso e 7.736 veicoli equivalenti in uscita.

Dall'analisi delle distribuzioni risulta che il traffico distribuito sulla A14 presenta, nel corso del periodo estivo, un incremento del 29% tra Cattolica – Pesaro Urbino, circa il 27% tra Pesaro-Urbino e Fano e quasi il 29% tra Fano-Marotta/Mondolfo. Nel mese di luglio si registrano flussi veicolari sempre superiori a 2.000 veicoli orari equivalenti per ciascuna direzione di percorrenza.

Evoluzione domanda di mobilità nel lungo termine

Per la stima della domanda di mobilità futura nell'area di studio si è proceduto all'elaborazione di curve evolutive. L'impostazione seguita tende all'individuazione di coefficienti di elasticità della domanda di traffico a partire dall'analisi dell'andamento storico di tre principali variabili:

- traffico leggero: serie storica delle percorrenze (veicoli*chilometro annuali) sulle tratte dell'Autostrada A14 tra Bologna e Ancona dal 1999 al 2009 (Fonte dati AISCAT);
- traffico pesante: serie storica delle percorrenze (veicoli*chilometro annuali) sulle tratte dell'Autostrada A14 tra Bologna e Ancona dal 1999 al 2009 (Fonte dati AISCAT);
- economia: serie storica del Prodotto Interno Lordo delle Regioni Emilia Romagna e Marche dal 1999 al 2009 a valori concatenati all'anno 2000 (Fonte dati ISTAT Conti Economici Regionali);
- popolazione: serie storica della popolazione regionale delle Regioni Emilia Romagna e Marche dal 1999 al 2009 (Fonte dati ISTAT Conti Economici Regionali).

L'elasticità è definibile come la misura adimensionale che fornisce l'impatto o "risposta" su una variabile dipendente (il traffico espresso in veicoli*km), prodotto dalla corrispondente variazione di una certa variabile indipendente (la popolazione o il prodotto interno lordo).

I valori dell'elasticità stimati si riferiscono, evidentemente, all'andamento registrato dalle variabili indipendenti (popolazione e PIL) negli anni compresi tra il 1999 e il 2008. Per tenere conto di un aumento del grado di maturità del mercato autostradale, ossia di una variazione nel tempo delle risposte unitarie in termini di aumento del traffico per effetto delle variazioni unitarie economiche e demografiche, si sono introdotti nel modello coefficienti di maturità del mercato. Tali coefficienti agiscono, per gli anni di previsione, in riduzione della elasticità modulando logisticamente la crescita futura rispetto ad una curva che altrimenti risulterebbe ad andamento esponenziale. Le previsioni della domanda di mobilità sono state effettuate rispetto alla seguente ipotesi di scenario socio – economico:



- evoluzione demografica definita dallo scenario intermedio individuato dall'Istat tra il 2009 ed il 2030 per la popolazione residente delle Regioni Emilia Romagna e Marche (fonte dati Geo Demo Istat);
- evoluzione del PIL regionale delle Regioni Emilia Romagna e Marche pari al +1,1% dal 2010 al 2012 e +1,4% dal 2013 al 2030.

Per i coefficienti di maturità del mercato, sia per i veicoli leggeri sia per i veicoli pesanti, è stata considerata una riduzione delle elasticità del traffico rispetto alla popolazione e rispetto al PIL pari all'1,2% dal 2010 al 2035.

I valori dei tassi di incremento medi annui di evoluzione della mobilità per intervalli di cinque anni, distinti tra mobilità leggera e mobilità pesante, sono i seguenti:

ANNO	LEGGERI	PESANTI
2011 - 2015	1.39%	1.69%
2016 - 2020	1.16%	1.62%
2021 - 2025	0.93%	1.41%
2026 - 2030	0.77%	1.22%

Scenario programmatico

I flussi veicolari che impegnano a livello giornaliero le singole tratte elementari risultano dell'ordine dei 88.000-103.500 veicoli equivalenti bidirezionale nel periodo neutro e dei 106.000-118.500 veicoli equivalenti bidirezionali nel periodo estivo. L'incidenza della componente pesante del traffico che si attesta mediamente sul 33,2% nel corso del periodo neutro tende, per effetto dell'incremento della componente turistica del traffico a ridursi nel corso del periodo estivo a circa 26,3%. la tratta elementare di massimo carico risulta essere in entrambi i periodi considerati Pesaro sud - Fano che presenta i valori di picco sia nel periodo neutro che in quello estivo con volumi dell'ordine dei 3000 e 3450 veicoli equivalenti. Nel periodo neutro il traffico orario si attesta sull'ordine di 480-910 veicoli equivalenti, mentre nel periodo estivo su valori attorno a 500-900.

Scenario progettuale

Lo scenario progettuale è caratterizzato da una domanda di mobilità proiettata all'anno 2030 analogamente a quanto effettuato per l'analisi dell'evoluzione programmatica. Le simulazioni di traffico effettuate utilizzando le stesse matrici di spostamento O/D fattorizzate rispetto alla domanda attuale (anno 2010), prese in riferimento con incrementi pari a:

- +23.5% per i veicoli leggeri;
- +34.3% per i veicoli pesanti;

Per quanto riguarda la rete stradale si è provveduto all'aggiornamento del grafo già implementato con gli interventi programmatici, inserendo per ciascun nuovo arco stradale previsto dai tracciati del nuovo svincolo di Fano Nord e delle bretelle di progetto le medesime informazioni che caratterizzano, nel database interno al modello, la rete viaria esistente.

I flussi veicolari che impegnano a livello giornaliero le singole tratte elementari risultano dell'ordine:

- dei 91000-106100 veicoli equivalenti bidirezionali nel periodo neutro;
- dei 110200-124000 veicoli equivalenti bidirezionali nel periodo estivo;

L'incidenza della componente pesante del traffico che si attesta mediamente al 32.9% nel corso del periodo neutro tende, per effetto dell'incremento della componente turistica del traffico a ridursi nel corso del periodo estivo a circa il 26.4%. la tratta elementare di massimo carico risulta sempre Pesaro sud - Fano nord che presenta il valore di picco sia nel periodo neutro con circa 3200 veicoli equivalenti che nel periodo estivo superano i 3700 veicoli equivalenti.

Per quanto riguarda lo svincolo esistente, nel periodo neutro il traffico orario si attesta sull'ordine dei 380-660 veicoli equivalenti, mentre nel periodo estivo è pari a circa 460-640 veicoli equivalenti



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 33
	Data: 30/06/2014	

nell'ora di punta della mattina. Il nuovo svincolo di Fano nord presenta volumi di traffico più contenuti, che raggiungono o superano di poco i 500 veicoli equivalenti sia nel periodo neutro che in quello estivo.

Performance trasportistiche delle ipotesi d'intervento

Concerne la funzionalità delle opere in esame. In questa fase di analisi, si è proceduto mettendo a confronto la domanda di traffico attesa nei differenti scenari previsionali presi in esame con la capacità di deflusso oraria e verificando per ciascuno degli tratti elementari che costituiscono il sistema, il rapporto tra domanda ed offerta di trasporto. La verifica è stata eseguita prendendo come scenario l'orario di punta mattutino ed esprimendo il risultato in veicoli equivalenti. Si sono poi costruiti scenari per gli anni 2010 e 2030 (per quest'ultimo si è fatto sia uno scenario programmatico che progettuale).

Per l'intera rete stradale è stato calcolato il rapporto tra flusso circolante e la capacità di flusso oraria degli archi, moltiplicati per il numero di corsie. La tecnica utilizzata è quella del calcolo dei Livelli di Servizio. Dall'analisi delle simulazioni risulta che:

- rispetto allo scenario attuale i Livelli di Servizio si mantengono pressoché invariati negli scenari programmatici e progettuali, nonostante la crescita della domanda, presentando al più LOS C.
- le rampe del casello di Fano presentano un valore del rapporto F/C sempre inferiore a 0.5 nei due scenari attuali; anche negli scenari programmatici e progettuali, anno 2030, l'incremento di traffico non comporta problematiche;
- il nuovo casello di Fano presenta ottime performance di servizio.

2.4 SINTESI DELLE INTEGRAZIONI DI APRILE 2013

La documentazione integrativa trasmessa dal proponente con nota ASPI/RM/12.04.13/0007010/EU è composta da vari elaborati, tra i quali MAM101 *Risposte generali interdisciplinari* e MAM102 *Nuovo svincolo ottimizzato – Relazione progettuale e ambientale*, presenta la soluzione progettuale "ottimizzata" a seguito dei sopralluoghi, degli incontri con la Regione Marche e con altri Enti (fra cui anche il MATTM) e delle richieste di integrazione della Commissione VIA. Tale ottimizzazione minimizza l'impatto sul territorio in termini di occupazioni di aree e consente di conservare maggiormente lo stato dei luoghi, meglio collegandosi alla viabilità esistente e mantenendo in gran parte le alberature esistenti.

2.4.1 NUOVA SOLUZIONE PROGETTUALE

Tra le varie alternative prese in considerazione il proponente ha adottato quella definita come "Soluzione 1 – ottimizzazione 2", in base alla quale è prevista una sola rotatoria di collegamento, un'ulteriore riduzione dell'area di parcheggio a 42 posti auto (la "Soluzione 1 – ottimizzazione 1" prevedeva la riduzione dagli originari 207 posti auto e 16 posti autobus a 131 posti auto), un lieve spostamento del piazzale che consente di preservare i filari di alberi interessati dalle prime due soluzioni.

Il nuovo Svincolo Autostradale di Fano Nord è collocato alla progressiva 169+800. Si configura 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 rimanda al progetto definitivo pubblicato a giugno 2012.

2.4.2 AGGIORNAMENTO DELLE ANALISI AMBIENTALI

La modifica progettuale adottata è complessivamente modesta e non comporta alcuna variazione alla funzionalità attesa della nuova opera. Per tale motivo non si è provveduto a modificare le valutazioni trasportistiche, in quanto le variazioni del *layout* del nuovo svincolo non comportano alcuna variazione ai livelli di domanda di spostamenti dell'area in studio, né alla capacità di soddisfarli da parte del nuovo svincolo. Si confermano pertanto i flussi di traffico stimati nello studio di traffico consegnato con lo Studio di Impatto Ambientale per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Poiché le modifiche geometriche del progetto sono modeste ne deriva che esse non sono percepibili nelle rappresentazioni grafiche alla scala superiore a 1:10.000, per tale motivo in allegato sono riportate le revisioni solo degli elaborati grafici nei quali la nuova planimetria di svincolo è rappresentata in termini apprezzabili. Gli elaborati grafici che descrivono il progetto in termini di soluzioni tipologiche e di apprestamenti ambientali (barriere e opere a verde) non sono modificati e, pertanto, rimangono validi quelli relativi alla soluzione progettuale pubblicata per la procedura di VIA. Allo stesso modo non sono stati modificati gli elaborati relativi alla Relazione di Incidenza, in quanto la nuova soluzione progettuale è del tutto identica a quella presentata per la Valutazione di incidenza nella parti di interferenza con il SIC dell'Arzilla.

Atmosfera

Poiché la modifica progettuale apportata non comporta modifiche di traffico, né lo spostamento del piazzale risulta significativo ai fini dell'inquinamento atmosferico, 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.

Ambiente idrico

La modifica progettuale apportata non comporta modifiche sostanziali alle dimensioni del nuovo svincolo, né modifiche al sistema di gestione delle acque. Quest'ultimo rimane pertanto di tipo "chiuso, cioè con raccolta e trattamento di tutte le acque drenate dalle rampe e dal piazzale. La scarico delle acque trattate nel fiume Arzilla resta pertanto identico alla soluzione progettuale precedente e si conferma che l'apporto delle nuove opere rimane modesto in relazione allo stato qualitativo attuale di tale corso d'acqua

Suolo e sottosuolo

La soluzione di progetto modificata permette di contenere il consumo di suolo rispetto a quella originaria. Ciò avviene in primo luogo tramite la consistente riduzione delle superfici destinate al parcheggio di interscambio, che viene ridotto di circa il 75% e, in misura minore, per la riduzione della superficie del piazzale e delle aree destinate al collegamento con la SP45. Complessivamente si prevede una riduzione di circa il 26% delle aree occupate in modo permanente: le superfici occupate dalle nuove opere passano infatti da 123.295 mq a 90.868 mq. Viene pertanto ridotto in modo significativo il consumo di suolo agricolo in un contesto anche di tutela paesaggistica e dei caratteri ecologici del territorio.

Vegetazione e flora, fauna ed ecosistemi

Gli impatti sulle componenti naturalistiche restano sostanzialmente invariati e complessivamente modesti in considerazione della tipologia del territorio interessato. L'analisi ecologica effettuata ha evidenziato come l'ecomosaico che caratterizza il territorio in esame sia costituito da elementi appartenenti ai sistemi agricolo ed urbano, all'interno dei quali gli spostamenti irradiativi in risposta a



modificazioni ambientali, per procurarsi il cibo, per raggiungere luoghi idonei alla riproduzione, per colonizzare nuovi habitat o per sfuggire a situazioni divenute non favorevoli sono riconducibili prevalentemente a rettili, anfibi e mammiferi di piccola e media taglia. Il nuovo svincolo di progetto potrebbe agire come un ulteriore elemento di frammentazione, di preclusione o di alterazione, rispetto allo stato attuale, delle caratteristiche di biopermeabilità di ambiti legati al sistema idrografico superficiale ed interessati dai flussi di movimento della fauna terrestre. Tuttavia, l'effetto barriera distributiva costituito dal nuovo svincolo di Fano Nord è ritenuto di lieve intensità in relazione alla vicinanza dell'autostrada A14, che rappresenta un significativo elemento di frammentazione ecologica e di limitazione della bio-permeabilità del territorio in esame difficilmente superabile dalla fauna terrestre. La permeabilità ecologica attuale del territorio è infatti garantita fundamentalmente dal corso dell'Arzilla, che non viene modificato dall'opera in progetto. È invece rilevante l'impatto positivo conseguito con la ridefinizione del layout: grazie allo spostamento del parcheggio di interscambio e alla modifica del tracciato del piazzale di stazione è possibile conservare il filare di querce oggi presente.

Rumore

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 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 occorre evidenziare 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. Nel complesso, si può quindi stabilire che, con la realizzazione del nuovo progetto 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.



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 36
	Data: 30/06/2014	

Vibrazioni

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 restano potenzialmente impattati in quanto posti a distanza inferiore a 30m dalle aree di lavoro i seguenti 5: 084, 086, 114, 115, 116.

Salute pubblica

Stante gli esiti degli studi specialistici svolti per le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni, risulta che l'esposizione della popolazione a fattori potenzialmente dannosi per la salute risulta leggermente ridotta, soprattutto per un contenimento degli impatti da vibrazioni durante i lavori e da rumore nella fase di esercizio. Come già riportato in precedenza gli impatti sulla componente atmosfera restano sostanzialmente invariati rispetto a quanto previsto nello Studio di Impatto Ambientale.

Archeologia

Lo svincolo di Fano Nord si sviluppa in una porzione di territorio adatta all'insediamento umano. Le attestazioni si fanno numerose a partire dall'età del Ferro (e per tutta l'età romana, quando la fondazione di *Fanum Fortunae* (Fano) determina un'organizzazione territoriale ancora leggibile nella divisione agraria e nelle persistenze centuriali. Le necropoli e gli insediamenti di età romana, concentrati lungo la Via Flaminia, sembrano distribuirsi sulla destra orografica del Torrente Arzilla, mentre lo svincolo in progetto si colloca sulla sponda opposta. Il territorio direttamente interessato dallo svincolo è caratterizzato da assenza di siti archeologici interferenti, e l'area è ad uso agricolo con buona vocazione antropica. L'impatto atteso potenziale resta quindi classificato come "medio".

2.5 VALUTAZIONI ISTRUTTORIE

2.5.1 VALUTAZIONI RELATIVE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il Piano regionale delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica, approvato con DAALR n. 51 del 03/07/2012, prevede la realizzazione del nuovo svincolo nella parte della Relazione dedicata alle infrastrutture nelle Marche "Sono previsti nuovi svincoli a Pesaro sud, Fano nord, Montemarciano, Ancona centro e P.to S.Elpidio. In corrispondenza delle 12 aree di servizio sono in corso o in progetto interventi di ristrutturazione e sugli altri 7 svincoli sono previsti ammodernamenti ed interventi prescritti dalla Regione per favorire l'accessibilità alle aree interne, per ridurre code e congestione, quindi in definitiva limitare l'inquinamento, che deriva dall'asse autostradale così a ridosso degli insediamenti. Il tracciato ricalca l'attuale eliminando i punti critici e prevedendo bretelle e Purtroppo i Comuni di Fermo e P.S.Giorgio hanno espresso parere negativo sull'intervento autostradale, ritardando l'intero iter del Lotto7 anche a scapito dei Comuni concordi, ma tale ritardo dovrà essere superato al più presto per consentire di affrontare la fase del completamento degli interventi autostradali. Nei prossimi anni dovrà essere affrontato il problema del restante tratto marchigiano dove la Regione ha proposto un progetto preliminare di potenziamento della SS 16 nel tratto Pedaso-S.Benedetto ed uno studio sull'ottimale utilizzo del corrispondente tratto autostradale. L'obiettivo degli interventi dovrà essere quello di restituire all'autostrada la sua principale funzione di collegamento di lunga percorrenza, liberandola dal traffico locale. In tale ottica dovranno essere valutate, e progettate da parte di Autostrade per l'Italia, anche soluzioni di varianti puntuali relative a singoli tratti critici nel tratto sud delle Marche" (pag. 19-20).



A pag. 21 del Piano si sottolinea quanto segue: "Gli interventi prioritari che si ritiene dunque utile avviare a progettazione sono costituiti da alcune varianti ai principali centri abitati costieri, già indicate nel Piano Decennale ANAS 2003-2012, con lo scopo di restituire alla Statale il suo ruolo principale; per tali varianti Autostrade per l'Italia s.p.a. potrà rendere disponibili alcune gallerie, che potranno essere riutilizzate nei nuovi tracciati. • Variante di Pesaro-Fano. Si tratta di una complanare all'autostrada A14. La Società Autostrade per l'Italia realizzerà la Bretella di adduzione Ovest (collegamento tra Montelabbatese e l'Urbinate) e il potenziamento, con allargamento a 4 corsie, della S.P. 423 Urbinate dall'innesto della bretella di adduzione ovest fino all'attuale svincolo di Pesaro."

Il nuovo svincolo viene considerato successivamente: "Infine sono in corso di progettazione o inserite nei progetti in appalto, le opere accessorie (o compensative) degli interventi sull'A14, per un valore stimato di 210 Milioni di euro, che permetteranno attraverso nuovi svincoli e relative bretelle di adduzione, di migliorare le relazioni tra la viabilità ordinaria e la rete autostradale." (pag. 58) "Interventi necessari entro il 2015: 1. Completamento lavori terza corsia dell'A14 fino a Pedaso – Realizzazione degli svincoli di Pesaro sud, Fano nord, Montemarciano, Ancona centro, P.S. Elpidio e delle relative bretelle di connessione con la val Foglia a Pesaro, con la SS16 a Fano e Senigallia, con la Mezzina a Fermo." (pag. 60).

Il nuovo svincolo Fano nord viene quindi considerato opera prioritaria, mentre tra le opere strategiche viene compresa la realizzazione della complanare Fano – Pesaro (pag. 41), considerata "opera strategica di valenza nazionale". (pag. 44). In particolare, per la complanare, "La Regione, con DGR n. 1076 del 25 settembre 2006, ha destinato complessivamente euro 19 Meuro alle infrastrutture materiali ed immateriali; di questi, euro 16 Meuro sono stati destinati alla realizzazione di interventi da individuare lungo due percorsi intervallivi fondamentali per il miglioramento dei collegamenti viari dell'area marchigiana interna ed 150.000 euro sono stati destinati al finanziamento di uno studio di fattibilità per il miglioramento del collegamento tra Pesaro e Fano attraverso la realizzazione di una strada complanare alla A14." (pag. 50). Ancora, a pag. 58 "Peraltro la Variante tra Fano e Pesaro (***) rientra perfettamente nel programma Anas di studio di fattibilità dell'intero tratto adriatico centro-meridionale della SS16, di recente avviato, e può concretamente confrontarsi con la progettazione puntuale che è stata affidata alla Provincia di Pesaro su tale stralcio." A pag. 61 si indica la variante come intervento da prevedere entro il 2020.

Si rappresenta inoltre la necessità di aggiornare il Quadro di riferimento programmatico con la Legge regionale 23 novembre 2011, n. 22, della quale si riporta il comma 1 dell'art. 11:

"Fermo restando quanto previsto al Capo I, fino all'entrata in vigore della legge regionale organica per il governo del territorio e comunque non oltre ventiquattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i Comuni si attengono alle seguenti disposizioni, finalizzate alla riduzione del consumo di suolo nonché al massimo utilizzo e riqualificazione del patrimonio edilizio e urbano esistente, anche a fini di tutela paesaggistica: a) non possono essere adottati nuovi PRG o varianti ai PRG vigenti, anche con il procedimento gestito tramite lo sportello unico per le attività produttive, che prevedono ulteriori espansioni di aree edificabili in zona agricola nei Comuni che non hanno completato per almeno il 75 per cento l'edificazione delle aree esistenti con medesima destinazione d'uso urbanistica; b) possono sempre essere adottati nuovi PRG o varianti ai PRG vigenti, se finalizzati alla riduzione delle previsioni di espansione delle aree edificabili ovvero al recupero di aree urbane degradate od oggetto di bonifica ambientale."

Tale aggiornamento può essere valutato congiuntamente a quanto si dirà in seguito in relazione al consumo di suolo al punto 2.5.3 (Valutazioni relative al quadro ambientale).

2.5.2 VALUTAZIONI RELATIVE AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

STUDIO DI TRAFFICO

Si rileva innanzitutto (vedi Sintesi dello studio di traffico di cui al punto 2.3) che le previsioni della domanda di mobilità sono state effettuate rispetto a ipotesi di scenario socio – economico, non

2f



aggiornati perché, pur essendo l'elaborato STD00502 redatto ad ottobre 2010 e revisionato a gennaio 2012 e aprile 2012, non sono stati considerati gli effetti della crisi socio-economica iniziata prima della redazione dello studio e tuttora in atto.

In particolare, per quanto riguarda la popolazione, le tavole statistiche reperibili al sito <http://statistica.regione.marche.it> mostrano un andamento variabile, che comunque, considerando il periodo 2010 - 2012 per il quale sono disponibili i bilanci demografici, è in diminuzione (la popolazione regionale passa da 1.565.335 al 31 dicembre 2010 a 1.545.155 al 31 dicembre 2012, quella del Comune di Fano passa da 64.100 al 31 dicembre 2010 a 63.119 al 31 dicembre 2012).

Per quanto riguarda il PIL nello Studio di traffico si è continuato ad indicare una evoluzione del PIL regionale delle Regioni Emilia Romagna e Marche pari al +1,1% dal 2010 al 2012 e +1,4% dal 2013 al 2030, mentre i dati reperibili al medesimo sito di cui sopra <http://statistica.regione.marche.it> sono i seguenti: la crescita annuale reale del PIL delle Marche, in variazioni percentuali calcolate dai valori concatenati anno 2000, da positiva fino al 2007 diventa -0,8 per l'anno 2008 e -4,7 per l'anno 2009.

Per quanto riguarda la domanda di mobilità, come base dati nello Studio di traffico, sono stati utilizzati:

- la matrice dei movimenti pendolari regionali di Toscana, Umbria, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo e Lazio derivante dal Censimento Istat Popolazione e Abitazioni del 2001;
- la matrice origine/destinazione casello-casello dei movimenti registrati sull'intera rete autostradale nel corso dell'anno 2007, disaggregata nelle due componenti di traffico leggera e pesante;
- le risultanze dell'indagine O/D eseguita sul bacino territoriale dell'area di studio ai conducenti dei veicoli leggeri e pesanti (120 sezioni di indagine monodirezionali) nel corso di maggio e luglio 2004.

Si ritiene che le suddette indagini non siano aggiornate all'attualità in quanto effettuate tutte in periodi ante crisi(cfr **Prescrizione n. 8**).

ESIGENZA PUBBLICA

La nuova soluzione progettuale proposta, comportando un minor consumo di suolo e il non abbattimento del filare di querce, per questi aspetti è sicuramente migliorativa rispetto all'ipotesi iniziale.

Dal punto di vista progettuale occorre rilevare la presenza di altre opere compensative in Comune di Fano, in particolare delle opere di adeguamento del casello autostradale esistente e della Bretella di collegamento tra le Strade Provinciali n. 3 *Flaminia* e n. 45 *Carignano*.

Si richiama a questo proposito quanto affermato nel parere della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee – Servizio IV del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo prot. DG/PBAAC/34.19.24/0026978 del 15/10/2013:

"Allo scopo si evidenzia anche la realizzazione di un nuovo casello autostradale per Pesaro sud (località Santa Veneranda). La stretta prossimità tra i due nuovi svincoli sia quella tra questi ultimi e gli esistenti, anche al di sotto del limite di norma prescritto che per le tematiche qui considerate renderebbe quanto mai opportuno un esame congiunto dei due interventi, anche volendo temporaneamente prescindere dalla tutela paesaggistica alla quale entrambe le aree di intervento sono assoggettate, obbliga inoltre ad una considerazione circa la loro reale necessità in relazione all'aderenza di tali scelte progettuali alle più recenti disposizioni normative statali, e dunque regionali circa il consumo di suolo agricolo (L 23/11/2011 n. 22)". Tale parere nella presente istruttoria assume i connotati di un contributo istruttorio mentre lo stesso parere, per effetto dell'art. 25, c. 3 del D.Lgs. n. 152/2006), ha un carattere vincolante per l'istruttoria dell'Autorità Competente VIA (Ministero Ambiente).

Rispetto al quadro di riferimento progettuale l'opera è idonea a rispondere all'esigenza pubblica che l'ha determinata, cioè il collegamento autostradale diretto tra i centri urbani di Pesaro e Fano, se connessa alla realizzazione dello svincolo Pesaro centro (Santa Veneranda). Che l'opera sia prevalentemente volta a migliorare il collegamento verso nord con la città di Pesaro, senza transitare nel centro di Fano come avviene al momento, è stato ribadito dai rappresentati della Provincia di Pesaro e Urbino e dal Comune di Fano in occasione della Conferenza dei Servizi del 18/06/2013.



Potrebbe sussistere una ridondanza costituita dalla realizzazione dell'opera in quanto a breve distanza è presente il casello attuale, peraltro da adeguare e migliorare mediante una delle opere compensative già positivamente valutate con Decreto di VIA regionale 11/VAA del 28/02/2013. In ogni caso il traffico che si immette nel casello attuale dai quartieri Centinarola, Poderino, Trave (quello che cioè potrebbe dirigersi verso lo svincolo in esame perché situati sul lato nord-ovest della direttrice Via Roma – Via Flaminia, non si dirige verso il centro cittadino ma attraversa la direttrice Via Roma – Via Flaminia a monte della città storica trovando agevoli collegamenti quali il tratto di Strada Interquartieri che collega lo svincolo attuale con Via Roma. Oltretutto è già in fase di realizzazione un altro tratto di Strada Interquartieri che prosegue fino a Via Trave. Tutti i quartieri cittadini sono quindi (o lo saranno a breve) collegati allo svincolo attuale tramite il sistema delle bretelle e la Strada Interquartieri.

Il sistema delle bretelle, tra l'altro, collegando tra di loro le strade che dalle direzioni radiali convergono verso il centro di Fano potrà fluidificare il traffico ed evitare l'interessamento anche dei quartieri che sono ora attraversati per raggiungere al casello attuale. Per di più la realizzazione della Bretella S.P. 3 Flaminia e la S.P. 45 Carignano consentirà al traffico cittadino di raggiungere agevolmente la S.P. 45 Carignano dalla quale, immettendosi nella direzione monte e deviando poi a Santa Maria dell'Arzilla in direzione Trebbio, si può raggiungere Pesaro.

2.5.3 VALUTAZIONI RELATIVE AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

PREMESSA

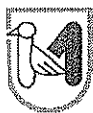
Per le valutazioni di competenza regionale sono stati esaminati i documenti progettuali iniziali e le integrazioni congiuntamente ai pareri istruttori formulati dagli enti regionali coinvolti nel procedimento (Autorità di Bacino regionale e ARPAM – Dipartimento Provinciale di Pesaro). Tali pareri, compresi quelli inviati esclusivamente alla P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali anziché anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare sono visionabili attraverso la pagina web www.ambiente.regione.marche.it/Ambiente/Valutazioneautorizzazioni/ValutazioneDilmpattoAmbientale.aspx.

VALUTAZIONI IN MERITO ALLE INCIDENZE

Sulla base della documentazione presentata (MAM-SVI-ARZ aprile 2012) Provincia di Pesaro e Urbino, in qualità di Autorità competente per la valutazione di incidenza, ha espresso parere favorevole al rilascio di valutazione di screening positiva al complesso delle opere compensative per l'ampliamento alla terza corsia autostradale (prot. 64095 del 18/09/2012). Occorre ricordare che la compensazione proposta, costituita dall'intervento di forestazione di 4.100 m² finalizzato a ricreare habitat naturali di valore biologico analogo a quello degli habitat sottratti nell'area perifluviale del Torrente Arzilla, è stata ritenuta non adeguata.

Nella Sintesi Non Tecnica del progetto in esame si afferma che l'opera interferisce marginalmente con il sistema naturale del SIC IT5310008 *Corso dell'Arzilla* per la realizzazione di una scogliera lungo il corso del Torrente Arzilla (elaborato MAM-SNT-R pag. 40) ma nello Studio di Incidenza (elaborato MAM-ARZ-R, pag. 29) si dice che *“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”*. Si rileva che la valutazione è relativa all'incidenza delle opere relative alla Bretella S.P. 3 Flaminia e la S.P. 45 Carignano e non a quelle del nuovo svincolo Fano nord.

Il proponente, pur citandola nell'elaborato MAM-SVI-ARZ (pag. 2) non ha dato evidenza alla costruzione della scogliera affermando che il nuovo svincolo Fano nord interessa il SIC *“solo marginalmente”* mentre invece la scogliera ricade pienamente all'interno del SIC IT5310008 *Corso*



dell'Arzilla. Conseguentemente il proponente non ha valutato le relative incidenze. Si ricorda che tra le pareti verticali caratteristiche del corso d'acqua nidificano specie di interesse comunitario quali il Martin pescatore (*Alcedo atthis*). Le incidenze che si determineranno dalla realizzazione della difesa spondale non sono state finora prese in considerazione ma sono prevedibili e vista la natura dei possibili impatti (danneggiamento o distruzione dell'ecosistema per la realizzazione dell'infrastruttura) difficilmente mitigabili (**cf. Prescrizione n. 6**).

Si rileva la realizzazione della scogliera è in relazione con il nuovo svincolo unicamente per il suo posizionamento in corrispondenza della parte finale della corsia di immissione all'autostrada in direzione sud. In ogni caso, vista la problematica alla quale si vorrebbe giustamente porre rimedio (probabile evoluzione futura del fenomeno erosivo), la scogliera risulta utile come opera di difesa spondale a tutela del tracciato autostradale, indipendentemente dalla realizzazione del nuovo svincolo.

Dal confronto tra la documentazione relativa al procedimento VIA per la Bretella S.P. 3 Flaminia e la S.P. 45 Carignano conclusosi con il decreto n. 11/2013 (cf. elaborato MAM001-2 *Opere a verde - Relazione tecnica*, a pag. 19) e la documentazione relativa al procedimento VIA per il nuovo svincolo, la compensazione è la stessa prevista per le incidenze determinate sia dalla bretella sia dal nuovo svincolo (**cf. Prescrizione n. 4**).

Si ricorda che, nell'ambito della valutazione di incidenza al PRG vigente, per l'opera in esame lo Studio di Incidenza (trasmesso dal Comune di Fano con prot. 39666 del 23/06/2008 a quest'ufficio in qualità di autorità competente per la valutazione di incidenza all'epoca) indicava come mitigazione la creazione di "ambienti semi-naturali in aree strategiche per la fauna" indicando per questa azione la superficie di 1,2 ettari e rilevava, come considerazione di carattere conservazionistico, che "La costruzione di nuove infrastrutture in aree a ridosso del torrente Arzilla costituisce un ulteriore ostacolo alla realizzazione di un corridoio ecologico di grande importanza per la fauna che si dovrebbe connettere con altre aree già individuate per il loro elevato grado di naturalità, in modo da realizzare almeno una o due componenti della rete Natura 2000 auspicata dalla Comunità Europea." (pag. 302).

VALUTAZIONI IN MERITO AGLI IMPATTI DIRETTI (ACQUE, ARIA, RUMORE)

Nella fase di cantiere gli impatti, che saranno prevalentemente di tipo diretto (emissione di rumore e di polveri), possono essere mitigati e le opportune prescrizioni sono state indicate; peraltro tali impatti sono temporanei, destinati ad esaurirsi una volta terminata la realizzazione del nuovo svincolo.

Nella fase di esercizio alcuni impatti diretti sono mitigabili e per questi sono previste le opere conseguenti (barriere antirumore, trattamento delle acque di dilavamento, ecc.) mentre altri sono solo parzialmente mitigabili (con le sistemazioni a verde in realtà non si mitiga l'alterazione del paesaggio ma si introducono elementi che, per quanto positivi dal punto di vista ambientale, hanno funzione di mascheramento). Altri impatti diretti (consumo di suolo agricolo) non sono mitigabili pertanto occorre studiare misure di compensazione. Questi ultimi pertanto, assumono un significato rilevante in quanto irreversibili e cumulativi nei confronti delle opere già previste e/o eseguite, quali la realizzazione della terza corsia autostradale e la bretella tra la S.P. 3 Flaminia e la S.P. 45 Carignano e del contesto che riveste tuttora importanza paesaggistica (zona vincolata con D.M. 25/08/1965 e DPGR Marche n. 668 del 03/02/1981).

L'ARPAM –Dipartimento Provinciale di Pesaro, con nota prot. 35947 del 17/09/2012 (allegata al verbale della Conferenza dei Servizi del 18/09/2012 trasmesso al MATTM e a tutti gli altri enti interessati con ns. nota prot. 29365 del 14/01/2013) ha rilevato criticità per le acque e per l'aria. Il proponente ha risposto a queste e a tutte le altre osservazioni mediante la documentazione integrativa trasmessa con nota prot. 7010 del 12/04/2013.

A seguito dell'esame della documentazione integrativa, l'ARPAM con nota prot. 22970 del 18/06/2013 (allegata al verbale della Conferenza dei Servizi del 18/06/2013 trasmesso al MATTM e a tutti gli altri enti interessati con ns. nota prot. 434111 del 27/06/2013) ha manifestato numerose



perplexità in merito agli impatti attesi nei confronti delle acque e dell'aria. In particolare per le acque si dice: *"Considerato quanto sopra esposto, in mancanza dello studio previsionale d'impatto ambientale e della documentazione da noi richiesta, questo servizio si trova nell'impossibilità di esprimere le opportune considerazioni in merito all'impatto ambientale prevedibile per il progetto presentato, per cui si rimanda all'autonoma valutazione dell'Autorità Competente."* Per l'aria si dice *"La ditta ha prodotto una documentazione integrativa che non colma le lacune rilevate nello studio iniziale e non soddisfa le richieste avanzate."*

Gli impatti derivanti da rumore/vibrazioni sono mitigabili mentre per rifiuti/ suolo i temi di rilievo sono trattati in modo esauriente ed aggiornato nella Relazione di Gestione delle Terre.

L'Autorità di Bacino regionale, con nota prot. 296647 del 09/05/2013 (anch'essa allegata al verbale della Conferenza dei Servizi del 18/06/2013), oltre a rilevare una criticità che potrebbe avere ripercussioni in fase di cantiere sull'area di deposito AD01, si esprimeva anche in merito alla previsione di difesa spondale in sinistra idrografica del Torrente Arzilla nel punto in ove l'alveo si avvicina al tracciato autostradale. In particolare si dice che *"attualmente non è presente un rischio per il tracciato autostradale nel breve orizzonte temporale, ma in assenza di interventi di difesa della scarpata dall'erosione del T. Arzilla è molto probabile un ulteriore arretramento della stessa con progressivo avvicinamento nel tempo al tracciato;"*. Inoltre, rilevando la coerenza di quest'opera di difesa con il PAI e la necessità di acquisizione del parere da parte dell'Autorità idraulica (Provincia di Pesaro e Urbino), si fornisce un contributo tecnico finalizzato, tra l'altro, a rendere l'intervento compatibile dal punto di vista ambientale. Si ritiene comunque necessaria la difesa spondale, da attuare secondo le prescrizioni riportate nel parere dell'Autorità di Bacino regionale prot. 296647 del 09/05/2013, in quanto trattasi di opera necessaria per la sicurezza del tracciato autostradale.

Il proponente ha quindi inviato la nota prot. 23988 del 02/12/2013 con le risposte alle osservazioni di cui alla conferenza dei Servizi del 18/06/2013 evidenziando che il contesto territoriale e le matrici ambientali interessate in particolare dal nuovo collegamento SP3-SP45 sono gli stessi coinvolti dal progetto in esame, che gli studi del proponente hanno sempre evidenziato gli impatti cumulati e che le medesime osservazioni dell'ARPAM – Dipartimento Provinciale di Pesaro sono state formulate nell'ambito del procedimento di VIA regionale che ha riguardato anche il suddetto nuovo collegamento SP3-SP45. Qui di seguito si riporta la sintesi delle risposte con le quali il proponente, stante anche quanto già descritto nella documentazione integrativa, riporta ulteriori specificazioni.

- In merito alle valutazioni e al contributo tecnico dell'Autorità di Bacino regionale il proponente rammenta che le criticità sono esterne alle aree interessate dalle opere e che terrà conto di quanto evidenziato dall'Autorità di Bacino per la difesa spondale.
- In merito al contributo istruttorio dell'ARPAM per le acque il proponente afferma che lo stato qualitativo mediocre del Torrente Arzilla, a monte dell'attraversamento autostradale, dipende dall'insieme degli scarichi e delle attività antropiche che si sviluppano nel bacino idrografico del torrente; lo studio richiesto avrebbe dovuto quindi analizzare gli apporti inquinanti e le condizioni del corso d'acqua per un ambito enormemente più esteso di quello di intervento, richiedendo dati e informazioni non in possesso del proponente; gli scarichi rappresentano un contributo infinitesimale e comunque sono tenuti a rispettare le specifiche previsioni del PTA - Piano di Tutela delle Acque (DACR n. 145 del 26/01/2010); in base al PTA la progettazione del nuovo svincolo ha previsto che tutte le acque di dilavamento siano raccolte e trattate prima del rilascio nel recapito finale; il proponente segnala che il sistema di gestione delle acque di piattaforma di tipo chiuso è stato implementato anche per l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada e che quindi il carico inquinante nei confronti del torrente è ridotto rispetto alla situazione pre-ampliamento; infine conferma che il piano di monitoraggio prevede l'analisi delle acque e procedure per la gestione di eventuali situazioni di criticità.
- In merito al contributo istruttorio dell'ARPAM per l'atmosfera il proponente evidenzia che i dati disponibili *"... definiscono un quadro generale delle concentrazioni medie annue sostanzialmente*



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 42
	Data: 30/06/2014	

rispettoso dei limiti normativi, con l'eccezione della media annua 2011 della centralina di Fenile (esubero di $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per PM10 e $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per NO2). I limiti di breve periodo (giornalieri per PM10 e orari per NO2) sono invece diffusamente superati nel 2011 e nel 2012 solo presso la centralina di Fenile e quella ARPAM di Fano." Più avanti il proponente afferma che " ... 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 (il principale inquinante derivante dal traffico stradale) essi sono decisamente al di sotto della soglia di legge ($31 \mu\text{g}/\text{m}^3$ contro $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Si ritiene che la valutazione più generale alle concentrazioni totali del contributo autostradale non sia oggetto della presente procedura, in quanto già trattato nell'ambito dei progetti di ampliamento dell'autostrada A14 ... "

L'ARPAM, con il contributo conclusivo prot. 6379 del 24/02/2014, fa presente quanto segue:

- per le acque i chiarimenti espressi dal proponente non apportano nuove informazioni rispetto a quelle già valutate nel contributo istruttorio del 18/06/2013 e quindi si conferma quanto già espresso precedentemente ("Considerato quanto sopra esposto, in mancanza dello studio previsionale d'impatto ambientale e della documentazione da noi richiesta, questo servizio si trova nell'impossibilità di esprimere le opportune considerazioni in merito all'impatto ambientale prevedibile per il progetto presentato, per cui si rimanda all'autonoma valutazione dell'Autorità Competente.")
- per l'aria, considerato anche che non sono pervenute nuove integrazioni, restano valide le considerazioni tecniche precedentemente espresse; si precisa poi che "Le argomentazioni prodotte si incentrano in particolare sull'assunzione di valori rilevati al 2012 come rappresentativi dello stato attuale (trascurando quelli rilevati nell'anno 2011 che sono invece superiori). Viceversa nelle nostre valutazioni, in maniera conservativa, si evidenzia il rischio di superamenti, considerando una base dati assai vicina ai limiti, che nel 2011 sono stati superati per i due inquinanti (NO2 e PM10) L'argomentazione prodotta dal proponente non si ritiene quindi condivisibile perché prende come riferimento l'anno più favorevole. Per avere un riscontro affidabile, il proponente dovrebbe produrre il calcolo dei valori medi (medie annuali e superamenti rispettivamente per PM10 e NO2) previsti presso i ricettori più vicini, basandosi su valori di fondo mediati su almeno tre anni (o meglio cinque come riporta il D.Lgs 155/10 All. II)"

In conclusione, sulla base della varia documentazione progettuale considerata, dei vari pareri e controdeduzioni e con riferimento alla nota del proponente prot. 23988 del 02/12/2013 (che riporta le risposte alle osservazioni di cui alla conferenza dei Servizi del 18/06/2013) si ritiene che:

- per la criticità segnalata dall'Autorità di Bacino regionale per l'area di deposito AD01 il proponente non abbia fornito rassicurazioni in merito all'eventuale necessità di accorgimenti o cautele tali da evitare situazioni di rischio aggravate dalla presenza dell'area o a carico dell'area stessa, limitandosi a rilevare che la criticità non è determinata dall'opera in esame (**cf. Prescrizione n. 7**);
- per la criticità segnalata dall'ARPAM Dipartimento Provinciale di Pesaro relativamente alle acque si ritiene che l'opera in esame, tramite gli accorgimenti previsti, non contribuisca al peggioramento della qualità delle acque;
- per la criticità segnalata dall'ARPAM Dipartimento Provinciale di Pesaro relativamente all'aria si ritiene che:
 - o il proponente, non effettuando medie dei valori e considerando soltanto l'anno "meno critico" (2012) anziché quello "più critico" (2011) abbia sottostimato l'impatto diretto sull'aria, non quantificando i prevedibili impatti associati alle concentrazioni attuali di inquinanti atmosferici già assai vicine ai limiti di legge;
 - o l'affermazione che "la valutazione più generale alle concentrazioni totali del contributo autostradale non sia oggetto della presente procedura, in quanto già trattato nell'ambito dei progetti di ampliamento dell'autostrada A14" è contraria alla necessità di considerare in sede di valutazione degli impatti anche quelli cumulativi;

2f



- o la stessa affermazione è contraddittoria rispetto a quanto detto in premessa laddove, in relazione alla procedure di VIA nazionale per l'opera in esame e a quella regionale per le bretelle si dice "lo Studio di Impatto Ambientale, è stato redatto tenendo conto del complesso delle opere e che, pertanto, i relativi studi di Traffico e i Piani di Monitoraggio Ambientale, sebbene successivamente separati, sono da intendersi comuni per entrambe le procedure di VIA suddette"; la contraddizione risiede nell'aver considerato separatamente da un lato l'autostrada ampliata alla terza corsia e, dall'altro, la bretella SP3-SP45 con l'opera in esame mentre in realtà si tratta di tre infrastrutture che costituiscono un unicum in relazione alla qualità dell'aria;
- o infine la motivazione che le osservazioni dell'ARPAM sono state già considerate in sede di VIA con Decreto n. 11/VAA del 28/02/2013 non può essere interpretata come risoluzione definitiva delle criticità segnalate; nel citato decreto si ritenevano infatti mitigabili gli impatti di cantiere e si richiedeva di "specificare le azioni per evitare il raggiungimento di valori limite o il perdurare di una situazione critica." riconoscendo quindi il perdurare delle criticità stesse;

(cfr Prescrizioni n. 2, 3)

VALUTAZIONI IN MERITO AGLI IMPATTI INDIRETTI (TRAFFICO)

Dal punto di vista ambientale occorre valutare gli effetti indotti dall'opera in esame come catena degli effetti a partire dalle variazioni del traffico, congiuntamente alle altre opere previste nel PRG che insistono sulla medesima area. Queste ultime sono la cosiddetta Strada Interquartieri (tratto in fase di realizzazione che dalla direttrice di Via Roma – Flaminia arriva a Via Trave) e il suo collegamento con la SS16 (tratto che da Via Trave prosegue prima attraversando il Torrente Arzilla e poi seguendolo in sinistra idrografica). Questa infrastruttura, posta lato mare rispetto all'autostrada insieme alla Bretella SP3 – SP45, posta lato monte rispetto all'autostrada, determinerà un sistema viabilistico che fluidificherà il traffico, deviandolo dalla SS16 nel tratto che interessa il centro città e la prima periferia, immettendolo agevolmente nel sistema delle bretelle e nello svincolo attuale. Il traffico urbano che interessa Via Trave verrà così alleggerito dal traffico proveniente dalle frazioni di Carignano e Fenile che si dirige sulla SS16 in direzione Pesaro.

Il nuovo casello Fano Nord intercetterebbe il traffico gravitante verso i quartieri di Centinarola, Flaminio, Fano2, San Cristoforo, Poderino, Trave, ecc., che troverebbe conveniente per andare a Pesaro prendere il nuovo casello piuttosto che attraversare l'area urbana passando nel cuore della città storica (Arco d'Augusto e Porta Maggiore) e confluire sull'intasata S.S. Adriatica.

Questa ipotesi progettuale si perfeziona con la realizzazione del nuovo casello di Pesaro sud in località Santa Veneranda, previsto dall'accordo tra Comune di Pesaro (D.C.C. n. 23/2013), Regione Marche (D.G.R. n. 1130/2013), Provincia di Pesaro-Urbino e Società Autostrade.

La realizzazione di tale "casello leggero" insieme al casello di Fano Nord, permetterebbe di utilizzare l'Autostrada A14 come se fosse la circonvallazione dei comuni di Fano e Pesaro.

Sicuramente la realizzazione di un nuovo svincolo, posto sulla SP45, non apporterebbe miglioramento e anzi indurrebbe una frazione del traffico in entrata e in uscita dall'autostrada a percorrere una strada urbana qual è Via Trave. Dal punto di vista ambientale è fuor di dubbio che è preferibile indirizzare il traffico su strade di scorrimento piuttosto che su strade urbane poiché le percorrenze con velocità costante determinano minori emissioni in atmosfera e l'attraversamento di ambiti scarsamente popolati interessa una minore quantità di recettori per il rumore. Non trascurabile inoltre è la considerazione che Via Trave converge verso il centro urbano e che non è adeguata dal punto di vista della sicurezza a causa delle caratteristiche della carreggiata (carenza di banchine, di marciapiedi, ecc.) (cfr Prescrizione n. 1).

VALUTAZIONI IN MERITO AGLI IMPATTI INDIRETTI (CONSUMO DI SUOLO)

cf



Quando ancora il consumo di suolo, benché in forte incremento, non era ancora oggetto di attenzione generalizzata e di proposte di legge come oggi, gli studiosi più attenti alle trasformazioni territoriali segnalavano già l'esigenza di un governo del territorio subordinato allo studio del paesaggio: *"Le aree inedificate del territorio vengono trasformate da una molteplice gamma di interventi di dimensioni sempre maggiori che ne annullano i valori paesistici e ne distruggono gli equilibri ecologici: grandi stabilimenti industriali, centrali elettriche, autostrade, ferrovie, viadotti sono divenuti i protagonisti del paesaggio di oggi alterandone il senso di scala. (...) Queste opere (...) che devono essere accettate come parte integrante del paesaggio moderno (...), possono ancora conciliarsi armonicamente con la natura se l'intervento attivo e utilitaristico dell'uomo nella processualità della natura viene accompagnato da una coscienza e da una volontà estetica; se l'intervento dell'uomo sul territorio è preceduto da uno studio del paesaggio, volto ad individuarne ed analizzarne caratteri e valori"* (Maniglio Calcagno A., Architettura del paesaggio. Evoluzione storica, Calderini, Bologna, 1983)

Nella pubblicazione dell'ISPRA – INU *Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari – Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti* (Manuali e Linee Guida 76.1/2011) si dice, a proposito dell'urbanizzazione del territorio, che:

"... una delle principali cause di frammentazione degli habitat è l'urbanizzazione del territorio. Man mano che la matrice del paesaggio passa da una copertura di vegetazione naturale a usi urbani, gli habitat diventano relitti disconnessi e isolati dagli altri. Lungo le strade e soprattutto nei pressi degli svincoli tendono, infatti, a svilupparsi nuove strutture urbane quali centri commerciali e di servizi, zone industriali, piazzali di sosta delle merci e dei container, insediamenti sportivi e ricreativi, nonché nuovi quartieri residenziali."

Nella pubblicazione medesima, elencando i principali effetti negativi prodotti dalle infrastrutture sulla rete ecologica, si riportano, tra gli altri, i seguenti:

"6. nel caso di ammodernamenti di strade extraurbane o di realizzazione di nuovi tracciati, la normativa in materia non consente la presenza di vegetazione arborea entro una fascia di alcuni metri di distanza dal ciglio stradale: ciò comporta un grave impatto globale, tenendo conto della notevole loro estensione chilometrica a livello nazionale e del fatto che, spesso, rappresentano gli unici corridoi vegetali in una determinata area;

7. un ulteriore effetto negativo nei confronti dell'ambiente, con intensità locali più evidenti, è rappresentato dalle aree di servizio autostradali, da parcheggi, svincoli e simili, sia perché vi si possono concentrare alcuni tipi di impatti e di rischi sia perché possono determinare aree intercluse alla permeabilità ecologica o che inducono una significativa frammentazione ambientale; anche l'inquinamento luminoso rappresenta un disturbo alla fauna con fenomeni di deviazione dai corridoi ecologici;"

Per meglio comprendere gli effetti negativi sulla fauna delle infrastrutture lineari si cita la pubblicazione della Regione Piemonte e ARPA Piemonte *Fauna selvatica ed infrastrutture lineari* (2005) nella quale sono riassunti i tre principali fenomeni, oltre alle collisioni con gli autoveicoli, che causano un'alterazione della vitalità delle popolazioni animali:

"1. la diminuzione del dominio vitale (home range), ossia della superficie utilizzata per il completo espletamento delle funzioni vitali (riposo, alimentazione, rifugio, riproduzione...), interrompendone la continuità o rendendo difficile l'accesso ad aree dove si trovino risorse essenziali; 2. l'impedimento dei movimenti dispersivi e delle migrazioni (esemplari quelle degli anfibi che ritornano ogni anno agli stagni o ai fossi dove sono nati per riprodursi e nel caso di comparsa di un ostacolo che limiti l'accesso cessano definitivamente di riprodursi); 3. l'induzione di locali estinzioni di popolazioni frammentate. In territori eterogenei, molte specie sono distribuite in insiemi di subpopolazioni, denominate metapopolazioni, interconnesse per mezzo di individui che si disperdono da una all'altra. Una popolazione di questo tipo subisce continuamente estinzioni e ricolonizzazioni nei frammenti e si mantiene nel tempo solo quando le seconde superano le prime, mentre si estingue se un ostacolo (es. una strada) impedisce il flusso di individui capaci di ricolonizzare nuovi frammenti o di rafforzare piccole subpopolazioni." Si dice poi che *"A questi effetti maggiori si devono poi aggiungere effetti meno individuabili, come ad esempio l'effetto margine indotto dall'influenza di un ambito antropizzato sui frammenti naturali residui o la creazione di superfici ecosistemiche di origine antropica"*.

In uno studio realizzato dall'Università di Urbino nell'ambito del progetto di cooperazione interterritoriale "Laboratorio dell'ambiente e del paesaggio" - Iniziativa comunitaria LEADER+ (*Frammentazione ecologica e vulnerabilità degli ecosistemi nella Riserva Naturale Statale della Gola del Furlo e nel Parco Naturale Regionale di Sasso Simone e Simoncello*) vengono esplicitati quali



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 45
	Data: 30/06/2014	

sono, dal punto di vista dinamico, le fasi secondo le quali può svilupparsi il processo di frammentazione:

- a. scomparsa riduzione di superficie e modifica della forma di determinate tipologie ecosistemiche;
- b. progressivo isolamento e riorganizzazione spaziale dei frammenti ambientali residui;
- c. aumento dell'effetto margine e diminuzione della core area;
- d. incremento delle superfici di tipologie antropogeniche"

In sintesi il consumo di suolo e la frammentazione degli habitat, che dal punto di vista ecologico è uno dei suoi principali effetti negativi, è oramai un fenomeno che ha assunto dimensioni tali da dover richiedere interventi legislativi anche a livello nazionale.

In ogni caso è vigente la Legge 14 gennaio 2013, n. 10 *Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani* riporta all'articolo 6 - *Promozione di iniziative locali per lo sviluppo degli spazi verdi urbani* la quale contiene alcuni comma di interesse per quanto si sta analizzando:

"2. Ai fini del risparmio del suolo e della salvaguardia delle aree comunali non urbanizzate, i comuni possono: a) prevedere particolari misure di vantaggio volte a favorire il riuso e la riorganizzazione degli insediamenti residenziali e produttivi esistenti, rispetto alla concessione di aree non urbanizzate ai fini dei suddetti insediamenti; b) prevedere opportuni strumenti e interventi per la conservazione e il ripristino del paesaggio rurale o forestale non urbanizzato di competenza dell'amministrazione comunale. 3. Le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 sono definite d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni. 4. I comuni e le province, in base a sistemi di contabilità ambientale, da definire previa intese con le regioni, danno annualmente conto, nei rispettivi siti internet, del contenimento o della riduzione delle aree urbanizzate e dell'acquisizione e sistemazione delle aree destinate a verde pubblico dalla strumentazione urbanistica vigente".

Dal rapporto *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Aree Urbane Funzionali delle Marche* atlante realizzato dalla Regione Marche nel settembre 2009, emerge con chiarezza il fenomeno, già rilevato anche nel resto d'Italia, del disaccoppiamento tra incremento demografico e incremento delle principali aree urbanizzate: dal 1954 al 2007 nei paesaggi urbani e periurbani, che l'atlante cartografa come FUAs (*Functional Urban Areas – Aree Urbane Funzionali*), il rapporto fra la popolazione al 2007 e al 1954 è del 137% mentre quello del suolo consumato è del 420%, il altri termini si è consumato suolo con una velocità tripla rispetto a quella dell'incremento demografico. La Regione Marche ha poi pubblicato nel dicembre 2012 *Ambiente e Consumo di Suolo nelle Marche.2 1954 – 2010*, nel quale si riporta la velocità di urbanizzazione fino all'anno 2010 suddivisa in quattro periodi: dal 1955 al 1984 sono stati urbanizzati 659,96 ettari all'anno, dal 1985 al 2001 gli ettari urbanizzati sono aumentati fino a 687,42 all'anno per poi diminuire a 491,30 ettari all'anno nel periodo dal 2002 al 2010. Se si pone la superficie in relazione al numero di abitanti, per gli stessi periodi risultano urbanizzati rispettivamente 4,77 poi 4,81 ed infine 3,20 metri quadrati per abitante all'anno. Il fenomeno mostra un rallentamento ma il consumo di suolo non si può certo considerare "sostenibile": in definitiva, con i dati complessivi del periodo 1955 – 2010, si attesta che nel territorio marchigiano si sono consumati oltre 640 ettari di suolo ogni anno, corrispondenti a 4,18 metri quadrati per abitante ogni anno.

Il consumo di suolo non è soltanto un impatto di carattere paesaggistico ma è anche un impatto ambientale la cui gravità è diventata manifesta a causa della sua caratteristica cumulativa (una singola opera percentualmente può non incidere significativamente in relazione al contesto preso in esame) che avviene soprattutto a spese del territorio agricolo. Dal punto di vista ecologico si riducono la ricchezza e la funzionalità ecosistemica, con alterazioni dei bilanci biogeochimici che, a scala di paesaggio, divengono misurabili e convergenti con le risultanze di un'analisi visuale che percepisce un paesaggio come banalizzato, omologato, sgradevole.

Non bisogna trascurare gli effetti sull'ambiente e sul paesaggio della rete delle infrastrutture, soprattutto di quelle stradali che accompagnano l'urbanizzazione. Anche le strade, come l'urbanizzato, comportano disturbi nei confronti degli elementi biologici del territorio e, nel caso delle grandi vie di comunicazione, si determinano notevoli alterazioni del paesaggio storicamente consolidato. In particolare si è visto in quale misura la rete stradale interferisca con gli elementi della REM – Rete Ecologica delle Marche: l'occupazione fisica di aree biologicamente connesse tra di loro taglia i



“corridoi ecologici” e produce ai suoi lati numerosi impatti. Non si tratta soltanto di impermeabilizzazione del suolo e quindi di ripercussioni sul regime delle acque ma anche di effetti negativi diretti nei confronti degli ecosistemi (frammentazione e degrado di habitat) e indiretti nei confronti della fauna, che si propagano anche a notevole distanza dall'infrastruttura. Com'è noto, il traffico stradale genera rumori e diffusione di inquinanti in atmosfera e sul suolo e la propagazione di questi impatti varia al variare delle condizioni del traffico e delle caratteristiche del territorio.

I potenziali impatti indiretti, cioè quelli indotti dalla presenza dello svincolo, non sono stati considerati nel SIA. Si tratta invece di impatti rilevanti, in quanto la realizzazione di un nuovo casello autostradale è normalmente seguita da un'intensa urbanizzazione, costituita soprattutto da medie e grandi strutture commerciali e sportive con relativa infrastrutturazione (nuove strade con svincoli e rotonde) oltre che da zone residenziali. Occorre pertanto aggiungere, come consumo di suolo, non solo l'area di insidenza dell'opera, ma tutto ciò che, come naturale conseguenza della presenza dello svincolo, si produrrebbe nell'intorno. Verrebbe potenzialmente sottratta una notevole superficie agricola e, aumentando l'urbanizzazione, anche il traffico stradale aumenterebbe di conseguenza. In particolare il traffico stradale aumenta in modo proporzionale all'urbanizzazione indotta soprattutto durante gli orari di apertura degli esercizi pubblici, che spesso, per quanto riguarda la grande distribuzione, sono prolungati anche in orari serali e notturni e nei giorni festivi.

Le considerazioni ambientali sopra riportate convergono con quelle paesaggistiche espresse nel parere della Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanea – Servizio IV del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo prot. DG/PBAAC/34.19.24/0026978 del 15/10/2013:

“Viceversa non è stato valutato, quale impatto potenziale, la prospettiva secondo la quale uno svincolo, in quanto punto di snodo importante per la viabilità di un territorio, possa rappresentare l'incipit per un mutamento delle future previsioni urbanistiche relativamente all'utilizzo delle aree immediatamente circostanti. Non a caso il PPAR, in merito ad aree di pregio ambientale, individua tra le condizioni di rischio specificatamente le “... trasformazioni del territorio per infrastrutture (strade, viadotti, ecc), per insediamenti abitativi...” in quanto latrici di alterazione dell'ambiente naturale, laddove gli obiettivi di tutela sono individuati nella conservazione e difesa del suolo, non ché nella riduzione delle condizioni di rischio.”

“Risulta non in coerenza con le linee di tutela espresse dal PPAR regionale perché, per la superficie occupata e la tipologia d'opera, nessuna misura di mitigazione sarebbe in grado di garantire, contestualmente all'esecuzione dell'opera stessa, la preservazione di valori paesistico ambientali riconosciuti.”

“E' acclarato viceversa che in Italia l'iniziativa pubblica, favorendo la rendita privata dei terreni, sia una delle principali cause per un utilizzo del territorio che si sottrae a qualsivoglia programmazione urbanistica. Innescando processi artificiali di valorizzazione fondiaria ai margini, consuma suolo, occupa terreni agricoli che il PPAR prevedeva di lasciare liberi, e dunque vanifica ulteriormente ogni forma di programmazione volta alla tutela del paesaggio di qualità. L'infrastruttura realizzata fungerebbe quindi da propellente per l'edilizia. Non a caso, le previsioni vigenti dell'attuale PRG richiamate nel SIA, già evidenziano, in prossimità dell'area in cui è previsto il nuovo casello, ancora in zona a tutela paesaggistica, diverse aree destinate a zone produttive, non a caso non ancora decollate in quanto, in assenza del nuovo casello, risulterebbero prive di significato ed utilità in quanto in zona agricola.”

Infine si rileva che tra le acquisizioni della REM – Rete Ecologica delle Marche, vi è l'indice SDI – Sensibilità alla Diffusione Insediativa. A conferma di quanto sopra detto il valore dell'indice raggiunge valori elevati proprio in corrispondenza delle strade (zone più chiare ai margini della SP45 e dell'Autostrada A14). Inoltre nella Relazione generale della REM, tra le minacce presenti nella UEF – Unità Ecologico-Funzionale 6 *Colline costiere del bacino dell'Arzilla* è riportato lo “Sviluppo insediativo dei nuclei lungo la SP 45 “Carignano” (cfr. pag. 37 dell'Allegato 2

(http://www.ambiente.regione.marche.it/Portals/0/Ambiente/Biodiversita/REM/Allegato_2_UEF.pdf).

Da ciò si deduce che gli impatti indiretti, determinati dall'opera in esame, risulterebbero amplificati dall'estrema sensibilità alla diffusione insediativa dell'area interessata: è quindi ragionevole prevedere nella fase di esercizio ulteriore consumo di suolo e ulteriori impatti sulle varie matrici ambientali rispetto



a quelli determinati dalla semplice presenza del nuovo svincolo. Per evitare questo rischio non è possibile né estendere in maniera impropria i vincoli preesistenti né tantomeno predisporre variazione degli strumenti urbanistici perché tali procedimenti non hanno alcuna coerenza con l'attuale. Oltretutto, nel caso degli strumenti urbanistici, il mantenimento degli usi agricoli e/o un eventuale rafforzamento dell'inedificabilità è reversibile in quanto il PRG è soggetto a varianti che possono mutare anche radicalmente la natura degli interventi precedentemente non ammessi in una determinata area.

Si ritiene quindi necessario effettuare una mitigazione alla fonte, in modo da impedire del tutto il verificarsi dell'impatto, che sia efficace tecnicamente e giuridicamente. La realizzazione di impianti forestali con specie autoctone laddove vi è la maggiore sensibilità allo sviluppo insediativo è l'unico intervento in grado di assicurare il permanere dei valori ambientali e paesaggistici dell'area in quanto le superfici boscate sono sufficientemente tutelate dalle specifiche norme.

Si riporta, a questo proposito, la parte del documento della REM sopracitato dedicata agli obiettivi gestionali della UEF 6 (pagg. 38-39):

"L'UEF è caratterizzata dalla presenza di due nodi, Complesso "San Bartolo - Ardizio" e "Corso dell'Arzilla" collocati nella porzione orientale dell'area, isolati rispetto ai sistemi di connessione di interesse regionale ed immersi in un tessuto ecologico dai caratteri marcatamente antropici. L'obiettivo generale è quindi quello di un miglioramento complessivo dell'UEF che permetta di ricucire i collegamenti ecologici, sia in senso est - ovest che nord - sud, riducendo l'isolamento dei nodi. In questo senso gli obiettivi specifici minimi sono i seguenti: Nodi e connessioni: Ricucitura e rafforzamento delle connessioni ecologiche lungo il corso dell'Arzilla, anche sfruttando le aree a rischio di esondazione, in particolare presso Cattabrighe. Ricucitura di un sistema di collegamenti ecologici trasversale dal Foglia al Metauro sfruttando il sistema di connessione locale "Novilara", le stepping stones tra Pesaro, Candelara, Novilara e Roncosambaccio e tra Arzilla, Fano e Cuccurano. Tessuto ecologico: Potenziare le formazioni forestali in particolare quelle ripariali lungo l'Arzilla. Riquilibrare gli agroecosistemi sia per favorire la presenza dell'Averla piccola e dell'Albanella minore che, più in generale, per favorire una maggiore permeabilità ecologica della matrice agricola. Conservare, riquilibrare, potenziare e se del caso restaurare aree con vegetazione costiera e delle dune."

La REM è stata istituita con L.r. 2/2013 al fine di incentivare la salvaguardia della biodiversità, riducendo la frammentazione degli habitat naturali e seminaturali e della matrice ambientale, di incrementare la qualità del territorio, favorendone la funzionalità ecologica, e di contribuire alla valorizzazione del paesaggio (cfr. art. 4 L.r. 2/2013) ed è recepita negli strumenti della pianificazione territoriale e urbanistica adottati dopo l'entrata in vigore della legge (cfr. art. 5 L.r. 2/2013).

Le aree forestali sono tutelate dalla L.r. 6/2005 in quanto questa prescrive all'art. 10 comma 1 che "Salvo quanto disposto all'articolo 12, è vietata la riduzione di superficie dei boschi esistenti, ovvero la trasformazione dei boschi di altra qualità di coltura nonché la conversione dei boschi di alto fusto in ceduo e dei cedui composti in cedui semplici o matricinati." all'art. 11 comma 1 che "Dalla data di entrata in vigore della presente legge, tutti i terreni coperti da bosco sono sottoposti a vincolo idrogeologico." e, infine, all'art. 12 che "1. Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 6 della l.r. 1 dicembre 1997, n. 71 (Disciplina delle attività estrattive), la riduzione di superficie del bosco e la trasformazione dei boschi in altra qualità di coltura sono autorizzate dalla Provincia, sentita la Comunità montana per gli interventi ricadenti nel proprio territorio, esclusivamente nei seguenti casi: a) realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità; b) realizzazione di strade e piste forestali connesse all'attività selvicolturale, alla protezione dei boschi dagli incendi e alla realizzazione di opere pubbliche; b bis) ristrutturazione ed ampliamento di fabbricati rurali; b ter) realizzazione di interventi in applicazione di disposizioni normative volte al riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile.

2. La riduzione di superficie boscata è soggetta a misure di compensazione ambientale, consistenti in rimboschimenti compensativi su terreni nudi, di accertata disponibilità, da realizzarsi prioritariamente con specie autoctone, sulla base di uno specifico progetto esecutivo e per una superficie calcolata secondo quanto disposto dall'articolo 6, comma 4, e dall'allegato A della l.r. 71/1997. I terreni da destinare a rimboschimento compensativo devono essere individuati prioritariamente all'interno del medesimo bacino idrografico nel quale ricadono le superfici boscate da compensare. Gli obblighi connessi alla riduzione della superficie boscata non si applicano per le superfici di dimensioni inferiori a 1.000 metri quadrati, per gli interventi di mitigazione idraulica e di



manutenzione straordinaria di opere e manufatti esistenti disposti dagli enti competenti e per la ristrutturazione di edifici di interesse storico, artistico e culturale.”

La compensazione / mitigazione costituita dalla realizzazione di una congrua superficie forestale assumerebbe anche il carattere di compensazione per le emissioni in atmosfera e permetterebbe di ottimizzare il complesso degli interventi di mitigazione e compensazione afferenti alle varie opere autostradali realizzate e da realizzare (**cf. Prescrizione n. 5**).

Si ricorda che l'arresto del consumo di suolo è uno dei principali obiettivi ambientali dell'Unione Europea: nella comunicazione del 20 settembre 2011 *Tabella di marcia verso un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse*, della Commissione europea alle altre istituzioni europee, l'UE mira a fermare il consumo di suolo causato dalla realizzazione di strade e di complessi residenziali, industriali e ricreativi (cfr. http://ec.europa.eu/environment/resource_efficiency/pdf/com2011_571.pdf). Nella Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 novembre 2013 con la quale è stato adottato il Programma generale di azione dell'Unione in materia di ambiente fino al 2020 (VII programma d'azione per l'ambiente) al punto 23 dell'Allegato alla Decisione si legge quanto segue:

“Il degrado, la frammentazione e l'uso non sostenibile del suolo nell'Unione stanno compromettendo la fornitura di diversi servizi ecosistemici importanti, minacciando la biodiversità e aumentando la vulnerabilità dell'Europa rispetto ai cambiamenti climatici e alle catastrofi naturali, oltre a favorire il degrado del suolo e la desertificazione. Oltre il 25 % del territorio dell'Unione è colpito dall'erosione del suolo dovuta all'acqua, un fenomeno che compromette le stesse funzionalità del suolo e si ripercuote sulla qualità dell'acqua dolce. Un ulteriore problema è dato dalla contaminazione e dall'impermeabilizzazione del suolo. Si stima che oltre mezzo milione di siti in tutta l'Unione siano contaminati e finché non saranno individuati e valutati, continueranno a costituire rischi potenzialmente gravi per l'ambiente, l'economia, la società e la salute. Ogni anno più di 1 000 km² di terreni vengono destinati a usi edilizi, industriali, di trasporto o ricreativi. È difficile e costoso invertire queste tendenze a lungo termine, e quasi sempre ciò richiede dei compromessi tra le varie esigenze di ordine sociale, economico ed ambientale. Le considerazioni ambientali, inclusa la protezione delle acque e la conservazione della biodiversità, dovrebbero essere integrate nelle decisioni che riguardano la pianificazione dell'uso dei terreni in modo da renderli più sostenibili, per progredire verso il conseguimento dell'obiettivo del «consumo netto di suolo pari a zero» entro il 2050” (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:354:0171:0200:IT:PDF>).

La Regione Marche, attraverso la Legge regionale 23 novembre 2011, n. 22 ha già avviato il percorso normativo in direzione del contenimento delle espansioni urbane e quindi del contenimento del consumo di suolo.

In conclusione si ritiene necessario mitigare gli impatti indiretti costituiti dal consumo di suolo mediante la realizzazione di impianti forestali con specie autoctone; la quantità di tali impianti dovrà essere tale da poter occupare le aree situate ai lati della S.P. Carignano maggiormente sensibili alla diffusione insediativa.

Per gli impatti relativi agli aspetti strutturali del paesaggio, si rimanda all'istruttoria del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo cofirmatario del giudizio di VIA di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

PARERI, CONTRIBUTI E OSSERVAZIONI

I pareri e i contributi richiesti ai vari enti e organismi tecnici e le osservazioni pervenute da parte dei soggetti interessati dal procedimento sono elencati nel precedente paragrafo 2.1 ITER DEL PROCEDIMENTO.

Le osservazioni del pubblico inviate alla P.F. Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente ed al proponente affinché le controdeducesse e pubblicate alla pagina web regionale: <http://www.ambiente.regione.marche.it/Ambiente/Valutazioneautorizzazioni/ValutazioneImpattoAmbientale.aspx>.

Di seguito si riporta l'elenco:



Luogo di emissione:	Numero: 70/VAA	Pag. 49
	Data: 30/06/2014	

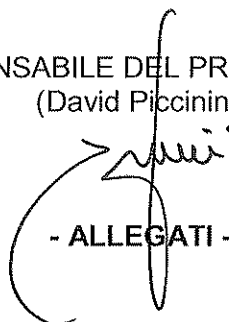
Associazione La Lupus in Fabula, sig.ri Castruccio e Annamaria Castracane degli Antelminelli, sig. Ferri Francesco, sig.ri Della Santa Lisetta, Rosati Marzio, Talamelli Maria, Urani Graziano, Urani Graziella, Urani Sabrina, Germano Adriana Lucia Isabella, Marini Silvio, Pigna Anna Maria, Pigna Domenico domiciliati presso Urani Graziano, Sig.ra Sivini Silvana ed altri n. 105 firmatari, sig. Hadar Omiccioli, sig. Ludovico Pignatti Morano, sig.ra Ilaria Nucera.

Le osservazioni, con le relative controdeduzioni e valutazioni del proponente, sono stati valutati e considerati nel corso della presente istruttoria.

3 ESITO DELL'ISTRUTTORIA

Sulla base della documentazione depositata dalla Ditta, completa delle integrazioni e controdeduzioni, dei diversi contributi istruttori e pareri acquisiti nella fase di consultazione e dell'istruttoria condotta (cfr paragrafo 2.5) si propone pertanto quanto riportato nel "decretato".

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(David Piccinini)



- ALLEGATI -

NO