

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DEL TRATTO RIMINI NORD-PEDASO
TRATTO: CATTOLICA - FANO
OPERE COMPENSATIVE COMUNE DI PESARO:
NUOVO SVINCOLO DI PESARO SUD

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RELAZIONE

INDICE

1	INTRODUZIONE GENERALE	2
1.1	PRESENTAZIONE DEL PROGETTO	2
1.2	ITER AUTORIZZATIVO DELLE OPERE COMPENSATIVE.....	3
1.3	DESCRIZIONE SINTETICA DELL'IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	4
1.3.1	Principali riferimenti normativi per la redazione del SIA.....	4
1.3.2	Il quadro di riferimento programmatico.....	4
1.3.3	Il quadro di riferimento progettuale	4
1.3.4	Il quadro di riferimento ambientale	5
1.3.5	La sintesi non tecnica	5
1.3.6	Integrazione tra i contenuti dello SIA e la Relazione Paesaggistica	6
1.3.7	Integrazione tra i contenuti dello SIA e la Valutazione di Incidenza	6
2	QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	7
2.1	INTRODUZIONE.....	7
2.2	METODOLOGIA.....	7
2.2.1	Strumenti di Piano e Programma	7
2.2.2	Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali.....	8
3	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE.....	9
3.1	PIANIFICAZIONE NAZIONALE.....	9
3.1.1	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)	9
3.2	PIANIFICAZIONE REGIONALE	10
3.2.1	Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)	10
3.2.2	Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR).....	13
3.2.3	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Regione Marche (PAI) ..	15
3.2.4	Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche (PTA).....	17
3.2.5	Piano Regionale delle Attività Estrattive della Regione Marche (PRAE) ..	19
3.3	PIANIFICAZIONE PROVINCIALE.....	20
3.3.1	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTC) 20	
3.3.2	Programma Provinciale delle Attività Estrattive della Provincia di Pesaro-Urbino (PPAE)	24
3.4	PIANIFICAZIONE LOCALE	25
3.4.1	Il Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro (PRG)	25
3.5	IL SISTEMA DEI VINCOLI.....	28
3.5.1	I vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.	28
3.5.2	Parchi e Aree Protette	29
	Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo	30
	Rete Natura 2000	30
	Oasi Faunistica Ardizio – San Bartolo	31
3.5.3	Il vincolo idrogeologico	31
3.6	SINTESI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI.....	32
3.7	SINTESI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON I VINCOLI VIGENTI	33

1 INTRODUZIONE GENERALE

1.1 PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) redatto in questa sede è relativo alle OPERE COMPENSATIVE IN COMUNE DI PESARO (provincia di Pesaro).

Le opere in progetto fanno parte delle opere compensative a carattere infrastrutturale, ricadenti nel Comune di Pesaro, prescritte nell'ambito del processo autorizzativo dei lavori di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14, compreso tra le località di Cattolica (RN) e Fano (PU). Più precisamente, le opere compensative sono state richieste dagli Enti in sede di Conferenza dei Servizi ed indicate nella Delibera Regionale n. 735 del 19/06/06.

Il progetto definitivo delle opere compensative all'interno del territorio comunale di Pesaro tratta i seguenti "sottoprogetti":

- **BRETELLA DI ADDUZIONE OVEST DI PESARO** : l'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo collegamento tra l'attuale Svincolo di Pesaro e la strada Montelabbatese, quindi relazione lo svincolo autostradale con la parte Sud della città. Si posiziona a Sud Est dell'attuale casello in una zona pianeggiante caratterizzata da colture di pregio e piccoli insediamenti industriali attraversata dal Fiume Foglia; lo scavalco del corso d'acqua è realizzato tramite un viadotto a più campate per un totale di 170 m. Sono previsti inoltre un nuovo sottopasso ciclopedonale, un nuovo sottopasso poderale e diversi tombini scatolari;
- **BRETELLA DI SANTA VENERANDA**: l'intervento consiste nel potenziamento della bretella di Santa Veneranda, che avviene in parte con la riqualifica dell'attuale Strada Pantano Castagni fino al sottopasso autostradale, in parte con un tratto di viabilità che sfrutta il sedime dell'esistente strada Valle dei Castagni per circa 250 m e poi si sviluppa su nuovo sedime per collegarsi alla strada Ponte della Valle, tramite una nuova rotatoria di diametro pari a 40 m. In questo ultimo tratto è previsto il nuovo ponte sul Rio Genica;
- **NUOVA CIRCONVALLAZIONE DI MURAGLIA**: l'intervento consiste in parte nel potenziamento della viabilità esistente e in parte nella realizzazione di nuova viabilità. Il tracciato ha inizio sulla rotatoria di via Pertini e percorre un primo tratto della strada Pantano Castagni per poi staccarsi e collegarsi alla via Arnaldo Carloni (primo tratto di 350m), il successivo tratto di viabilità di 500 m circa viene riqualificato fino al collegamento alla strada dei Condotti da cui parte un nuovo tratto di viabilità di circa 650 m fino all'intersezione con via C. Lombroso.

In corrispondenza delle intersezioni tra la nuova viabilità e quelle esistenti sono previste quattro nuove rotatorie di tipo convenzionale con diametro esterno compreso tra 40 e 50 m. Su tutte le rotatorie è previsto esternamente un anello ciclopedonale promiscuo da 1.50m.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un sottopasso ciclo-pedonale e di un ponticello, entrambi nell'ultimo tratto di viabilità (su nuovo sedime), oltre ad un'opera di sostegno/muro di sottoscarpa in corrispondenza della nuova area di lotizzazione compresa tra via G. Villani e via C. Lombroso. Le opere devono essere predisposte per un eventuale futuro ampliamento a due corsie per senso di marcia a carico del Comune;

- **POTENZIAMENTO INTERQUARTIERI**: Si tratta del raddoppio da due a quattro corsie della Via S. Pertini, per una lunghezza di circa 1.5 Km, a Nord della A14 tra Via Solferino ed il Rio Genica. In progetto è previsto l'adeguamento delle rotatorie esistenti.

Non sono previste nuove opere d'arte, ma sarà predisposto il prolungamento o la ricostruzione e dei tombini interferiti ed il ripristino delle barriere antifoniche demolite;

- **POTENZIAMENTO URBINATE**: Si tratta del raddoppio da due a quattro corsie della S.P. 423 Urbinate per una lunghezza di circa 0.7 Km a Sud della A14. E' previsto l'adeguamento delle tre rotatorie esistenti e la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità di collegamento tra la rotatoria Nord e la Strada Selva Grossa, di estesa pari a 210 m circa.

E' previsto il prolungamento o la ricostruzione e dei tombini interferiti;

- **NUOVA ROTATORIA DI BORGO SANTA MARIA**: Si tratta di una nuova rotatoria tra la S.P. 423 Urbinate e la strada Selva Grossa, in luogo dell'esistente intersezione a T. Quest'ultima viene delocalizzata perché in corrispondenza dell'incrocio esistente non ci sono spazi sufficienti per una corretta disposizione dei rami di accesso, vista la presenza di diverse abitazioni. Il progetto prevede una rotatoria di diametro pari a 40 m centrata sulla S.P. 423 Urbinate e una nuova viabilità di collegamento alla Strada Selva Grossa, di sviluppo pari a 130 m circa;
- **NUOVO SVINCOLO DI PESARO SUD**: Il progetto prevede una nuova stazione e uno svincolo a schema parziale a servizio del tratto Sud dell'Autostrada A14, con collegamento esclusivamente "da" e "per" Ancona. La versione ridotta prevede una rampa monodirezionale di entrata in direzione Sud e una di uscita in direzione Nord. Le restanti manovre sono servite dall'esistente svincolo di "Pesaro-Urbino". Il casello, posto a Nord dell'Autostrada, si connette direttamente alla rotatoria Sud della "Strada Interquartieri" di Pesaro (via Sandro Pertini), di recente realizzazione e di cui è previsto il potenziamento nell'ambito del presente progetto.

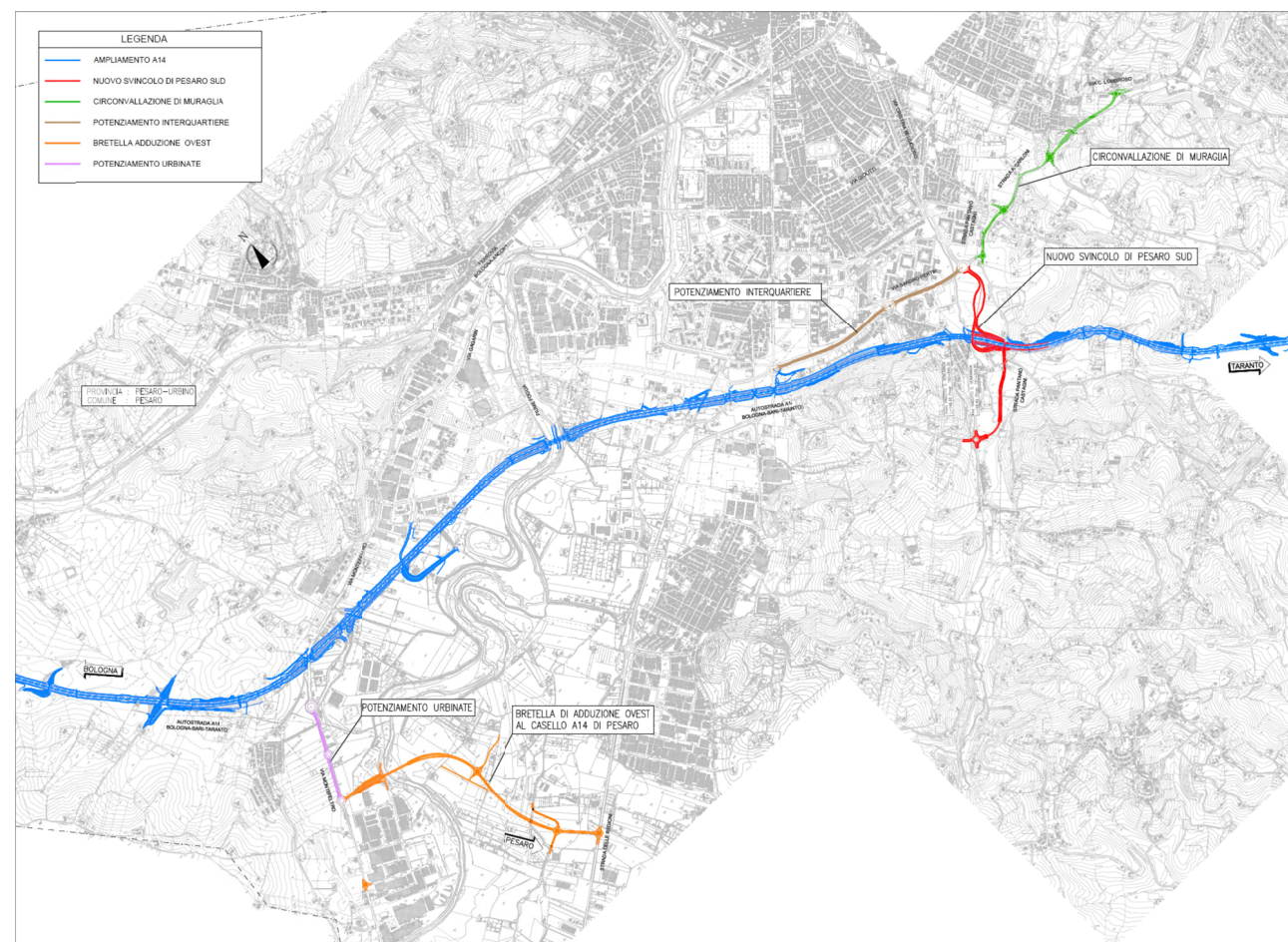


Figura 1-1 Inquadramento territoriale delle opere compensative in progetto

Tutte le opere sopra elencate ricadono nell'ambito di applicazione della normativa relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs 152/06 "Norme in materia ambientale" e Legge Regionale Marche 26 marzo 2012, n. 3 "Disciplina regionale della valutazione di impatto ambientale (VIA)").

Il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud è l'unica opera la cui procedura è di competenza nazionale in quanto si tratta di una modifica a un'infrastruttura autostradale già autorizzata, ovvero l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 (D.Lgs. 152/06, Allegato II - Progetti di competenza statale, punto 10. "Opere relative a: ...autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli"). Questo intervento ha avuto giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni, come indicato nel DecVIA n. 1249 del 28/11/2006.

Gli altri interventi, invece, rientrano nella tipologia di opere di competenza regionale (D.Lgs 152/06, Allegato IV – Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, punto 7. Progetti di infrastrutture, lett. g) strade extraurbane secondarie; Legge Regionale n. 3/12, Allegato B1 – Tipologie progettuali da sottoporre a verifica di assoggettabilità regionale, punto 3. Progetti di infrastrutture, lett. c) Strade extraurbane secondarie di interesse regionale). Tali viabilità rivestono carattere locale per tipologia, funzione e, soprattutto entità delle interferenze e possibili impatti ambientali.

Per questo motivo, si è scelto di redigere due differenti Studi di Impatto Ambientale; infatti, il presente SIA si riferisce esclusivamente al Nuovo Svincolo di Pesaro Sud.

1.2 ITER AUTORIZZATIVO DELLE OPERE COMPENSATIVE

Gli interventi denominati "opere compensative in comune di Pesaro" sopra descritti sono finalizzati al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostradale, alla razionalizzazione della relazione tra il sistema viario locale e la domanda di mobilità a più lunga percorrenza, nonché a conferire al sistema autostradale una quota significativa di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica", nel tratto afferente ai sistemi urbani delle città di Pesaro e Fano.

La presenza del nuovo svincolo, oggetto dello studio, realizza un collegamento più funzionale tra le città di Pesaro e Fano, che rappresentano la seconda e la terza entità sia demografica che produttiva della Regione Marche, collegamento che al momento viene svolto, con notevole complessità, dalla SS 16 Adriatica, che, posta sulla fascia litoranea e compressa tra la falesia del Monte Ardizio, la ferrovia Adriatica ed il mare, non ha alcuna possibilità di essere adeguata agli elevati flussi di traffico che vi si riversano nelle 24 ore, con picchi ancora più intensi durante la stagione estiva e conseguenti criticità in termini di sicurezza stradale e di salvaguardia delle persone.

Il sistema locale della mobilità automobilistica, così potenziato, consentirà di apportare evidenti benefici alla circolazione ed alle condizioni ambientali e di sicurezza dell'intera rete infrastrutturale dei trasporti, consentendo il raggiungimento degli obiettivi cardine del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, le cui strategie trovano puntuale coerenza e applicazione nelle differenti declinazioni di settore, promosse, anche in termini di sussidiarietà, a livello Regionale e locale.

Nell'ambito degli obiettivi strategici, inseriti nei suddetti piani di settore, si evidenzia in primo luogo la necessità di attivare l'adeguamento delle caratteristiche funzionali della rete per la realizzazione del corridoio longitudinale adriatico, operando in termini sia di garanzia dei livelli di qualità del servizio di trasporto e di accessibilità adeguati, che di incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità e con particolare riguardo alle aree metropolitane, nonché in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale, correlati ai sistemi della mobilità locale.

La realizzazione delle viabilità compensative si configura inoltre, proprio alla scala locale, come coerente attuazione delle previsioni programmatiche definite dal Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro.

Tali interventi infrastrutturali, in ragione dell'esplicita natura compensativa e funzionale, sono stati ricompresi nel più ampio contesto delle opere da realizzare, legate al IV atto aggiuntivo alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS. Tali opere prevedono l'ammodernamento e l'ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto, comunemente denominata "Adriatica", nel tratto compreso tra gli svincoli di Rimini Nord e Pedaso.

All'interno del più esteso intervento di ampliamento ed ammodernamento dell'autostrada A14 sopra richiamato, si inserisce, come già premesso, il progetto di ampliamento alla terza corsia della tratta Cattolica – Fano, dalla progr. km 145+537.45 alla progr. km 173+702.40 (progressiva riferita all'asse carr. sud), coincidente con la progr. esistente km 173+800, per una lunghezza complessiva di 28,165 km circa.

Durante l'elaborazione delle varie fasi progettuali dell'ampliamento a tre corsie della A14, si è proceduto ad attivare un percorso di condivisione delle scelte progettuali con le Am-

ministrazioni locali interessate dalle opere. E' stato così possibile acquisire dagli Enti un quadro di indirizzi ed istanze in merito alla necessità di aumentare il grado di permeabilità tra il sistema autostradale e la rete locale; tale obiettivo è stato soddisfatto mediante la previsione di opportuni interventi di potenziamento del sistema della mobilità automobilistica, in grado di garantire, anche in termini di sostenibilità e compatibilità ambientale, le necessarie interconnessioni infrastrutturali propedeutiche alla promozione delle condizioni economiche e sociali per lo sviluppo del territorio.

La Conferenza dei Servizi del progetto di adeguamento alla terza corsia del tratto Cattolica – Fano, si è tenuta nelle sessioni del 19.05.06, 23.06.06 e 7.07.06. Con Decreto direttoriale n.6839 in data 21.12.06, il Ministero delle Infrastrutture, nel constatare la raggiunta intesa tra Stato e Regione Marche, ai sensi dell'art.81 del DPR 24.07.1977 n.616 e s.m.i., ha autorizzato la realizzazione delle opere relative all'ampliamento alla terza corsia.

L'ANAS ha approvato il Progetto Definitivo pubblicato nel gennaio 2008 ai sensi e per gli effetti del Testo Unico sugli Espropri (D.P.R.327 del 08/06/01 integrato e modificato dal D.Lgs. 302/2002) con provvedimento Prot. CDG-0062007-P in data 02/05/2008, sancendone la pubblica utilità.

Alla luce di quanto sopra, il Consiglio Comunale di Pesaro, con delibera n.1 dell'1/01/2010, ha approvato la Mozione prot. n.80209, con la quale si approva il potenziamento della Montelabbatese, la realizzazione della strada nominata "Nuovissima Montelabbatese", il potenziamento del primo tratto della Interquartieri, la bretella di adduzione tra la strada Montelabbatese e la Urbinate, il potenziamento del tratto della Urbinate che porta fino all'attuale casello di Pesaro e la realizzazione del nuovo casello autostradale.

Successivamente allo studio del Progetto Preliminare dei suddetti interventi, di concerto con Il Comune di Pesaro, è stato stabilito di non procedere con il progetto di potenziamento della Montelabbatese e di realizzazione della Nuovissima Montelabbatese. La Convenzione del 02.08.2013 sancisce che in luogo dei due interventi citati debba essere sviluppato il progetto della Circonvallazione Muraglia.

1.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

1.3.1 Principali riferimenti normativi per la redazione del SIA

Per la redazione dello Studio d'Impatto Ambientale è stato fatto specifico riferimento al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 377 del 27 dicembre 1988, "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Patrimonio e norme in materia di danno ambientale" (che definisce le opere da sottoporre a procedura di VIA nazionale e le relative modalità), nonché al seguente quadro normativo in materia di valutazione ambientale e paesaggistica:

- Circolare del Ministero dell'Ambiente n. GAB/96/15208 del 7 ottobre 1996, concernente "Principi e criteri di massima della Valutazione di Impatto Ambientale";
- Circolare del Ministero dell'Ambiente n. GAB/96/15326 dell'8 ottobre 1996, concernente "Principi e criteri di massima della Valutazione di Impatto Ambientale";
- D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- DPCM 12 dicembre 2005 (attuativo dell'art. 146, co. III, D.Lgs. 42/2004);
- Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale";

- Decreto Legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale";
- Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";
- L.R. n.3/2012 "Disciplina regionale della valutazione di impatto ambientale".

In particolare, in relazione alle opere in oggetto, per i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale definito all'art. 22 del D.Lgs. 4/2008 si è fatto riferimento all'Allegato VII del medesimo decreto legislativo e alle seguenti Linee Guida emanate sia a livello regionale, che nazionale:

- "Linee guida V.I.A." redatte da A.N.P.A. su richiesta del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 18 giugno 2001;
- Decreto Ministeriale del 1 aprile 2004, concernente "Linee Guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle Valutazioni di Impatto Ambientale";
- Linee guida L.R. 7/2004.

1.3.2 Il quadro di riferimento programmatico

Si è proceduto in questa fase all'acquisizione della documentazione relativa alle informazioni contenute negli strumenti di indirizzo e di pianificazione territoriale vigenti, a scala nazionale, regionale, provinciale, comunale e di settore.

Dall'analisi degli strumenti urbanistici si è determinato il grado di interferenza e di coerenza/conformità di ogni singola opera con il sistema dei vincoli ordinati e sovraordinati.

In particolare, in questa sezione dello Studio si è proceduto:

- alla descrizione dell'impostazione dello Studio di Impatto Ambientale;
- alla sintesi descrittiva degli interventi progettati;
- alla descrizione delle previsioni e vincoli della pianificazione territoriale e urbanistica, così articolata:
 - inquadramento della pianificazione sovraregionale e di settore;
 - inquadramento della pianificazione a scala regionale;
 - inquadramento della pianificazione a scala provinciale;
 - inquadramento della pianificazione a scala comunale;
- alla descrizione della coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione ed alla descrizione delle conformità o eventuali disarmonie del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti;
- alla descrizione delle conformità o eventuali disarmonie del progetto con i vincoli di tutela naturalistica;
- alla descrizione del quadro delle coerenze del progetto con i differenti ed articolati quadri normativi di riferimento, mediante la definizione delle principali norme ed indirizzi tecnici di settore ed alla descrizione delle conformità o eventuali disarmonie delle opere e degli interventi proposti con norme ed indirizzi tecnici.

1.3.3 Il quadro di riferimento progettuale

Il Quadro di Riferimento Progettuale ha sviluppato un'approfondita valutazione delle caratteristiche funzionali, tecniche e strutturali dell'intero comparto, sia durante la fase di costruzione, che di esercizio. Questa sezione dello Studio contiene:

- la descrizione delle motivazioni delle opere progettate, evidenziando la natura dei beni e/o servizi offerti;
- la sintesi dello studio sulla mobilità e l'analisi trasportistica degli interventi in progetto;
- l'analisi costi benefici degli interventi previsti e la relativa valutazione di sensitività dell'investimento;
- la sintesi dell'intero processo di cantierizzazione delle opere;
- la descrizione dei fattori di impatto indotti dalla fase di esercizio delle opere.

1.3.4 Il quadro di riferimento ambientale

L'analisi dello stato attuale ha posto particolare attenzione a differenziare, caratterizzare e valutare la qualità ambientale attuale in funzione del diverso utilizzo dell'areale interessato dal progetto e dei livelli di criticità, vulnerabilità e degrado ambientale presenti o indotti dall'eventuale costruzione delle opere.

Sono stati analizzati i rapporti con le singole componenti ambientali e le correlazioni fra le stesse, con l'individuazione degli elementi più rappresentativi e la descrizione degli aspetti strutturali e funzionali più salienti del territorio. Si è proceduto ad approfondire tutti gli aspetti ambientali realizzando le cartografie tematiche del caso.

Il Quadro di Riferimento Ambientale consente di sviluppare:

- la descrizione dei metodi di analisi dello stato ambientale, e più precisamente: la descrizione sintetica dei metodi adottati per l'analisi del contesto ambientale del progetto;
- la descrizione dello stato del *clima e dell'atmosfera*: inquadramento climatico e climatologico su scala locale, inquadramento atmosferico, analisi del contesto insediativo, zonizzazione del territorio comunale, Piani di Tutela e Risanamento della Qualità dell'Aria;
- la descrizione dello stato ambientale per *rumore e vibrazioni*, e più precisamente: aspetti generali, definizioni, caratteristiche del fenomeno fisico, generalità sugli indicatori di rumore, effetti del rumore sulla popolazione, emissione acustica del parco veicoli circolante, descrizione generale dell'area oggetto di studio;
- la descrizione dello stato ambientale per *i campi elettromagnetici*, e più precisamente: localizzazione delle sorgenti di campi elettromagnetici (CEM), caratterizzazione locale dei CEM, individuazione delle aree sensibili;
- la descrizione dello stato ambientale delle *acque superficiali e sotterranee*;
- la descrizione dello stato ambientale del *suolo e del sottosuolo*: dell'inquadramento geologico, delle caratteristiche geologiche, geotecniche e sismiche locali di dettaglio delle zone di intervento, della pedologia, della caratterizzazione geotecnica preliminare dei terreni;
- la descrizione dello stato ambientale della *flora e della vegetazione*: della vegetazione potenziale, delle formazioni forestali di pianura, della vegetazione acquatica e palustre, della flora e della vegetazione attualmente presente nei siti di intervento;
- la descrizione dello stato ambientale della *fauna*, potenziale e presente nei siti di intervento;
- la descrizione dello stato ambientale degli *ecosistemi* e della struttura degli ecosistemi nei siti di intervento;

- la descrizione dello stato ambientale per il *sistema agricolo, rurale e agroalimentare*;
- la descrizione dello stato ambientale del *paesaggio e del patrimonio storico-culturale*, e più precisamente:
 - la descrizione degli ambiti paesaggistici esistenti (la struttura morfologica, la struttura percettiva, gli ambiti di valore simbolico culturale);
 - la descrizione delle aree di interesse archeologico e siti oggetto di ritrovamenti archeologici.
- la descrizione dello stato ambientale della *salute e del benessere dell'uomo*;
- la descrizione dello stato ambientale del *sistema insediativo, delle condizioni socio-economiche e dei beni materiali*.

Questa sezione dello Studio ha consentito, inoltre, di definire gli impatti ambientali delle azioni di progetto durante la fase di costruzione e di esercizio dell'intero comparto e formulare gli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale. A tale proposito si precisa che, in ragione dell'eterogeneità degli aspetti considerati, ogni componente ambientale è stata analizzata singolarmente, utilizzando i metodi che meglio sono risultati idonei o adattabili a descrivere gli effetti dell'opera, facendo ricorso a modelli numerici e di simulazione, qualora le informazioni disponibili o le attività da definire lo permettessero. Alla fine si è ottenuto per ogni componente un quadro descrittivo, quantitativo o qualitativo, degli impatti attesi.

Per offrire una stima omogenea e sintetica degli impatti (fase di cantiere ed esercizio) del progetto sull'ambiente si è scelto di utilizzare un metodo basato sulla discretizzazione degli impatti in quattro macro-categorie: non significativo, moderato, significativo, elevato. Tale terminologia è valida sia per gli aspetti negativi che positivi evidenziati nell'analisi degli impatti, in più per ogni tipologia è stato associato un cromatismo specifico su una scala di colori la cui intensità intende evidenziare la criticità degli impatti stessi.

A valle della stima quantitativa dell'impatto indotto dalle opere, in questa sezione dello Studio sono inoltre sviluppate:

- la descrizione degli interventi di mitigazione e/o compensazione ambientale;
- la descrizione delle modalità di monitoraggio/controllo degli impatti prodotti e dell'efficacia degli interventi di mitigazione.

1.3.5 La sintesi non tecnica

Lo Studio di Impatto Ambientale si completa, infine, con il documento di sintesi in linguaggio non tecnico.

Considerata la principale destinazione "pubblica" di tale documento, è stato adottato un linguaggio non tecnico e sono state indicate le principali criticità emerse nello Studio, così da restituire una sintesi esaustiva del lavoro svolto.

Al fine di rendere immediatamente comprensibili le problematiche emerse nello SIA, si è ritenuto opportuno proporre all'interno della relazione alcuni elaborati grafici, adeguatamente semplificati, che contengono una illustrazione chiara del progetto. A tale fine sono state elaborate anche alcune simulazioni fotografiche che consentono di descrivere, con opportuno realismo, l'inserimento territoriale e paesaggistico del progetto una volta realizzato ed in esercizio.

Inoltre, proprio per la sua natura divulgativa e per rendere maggiormente fruibile tale documento, la sintesi non tecnica contiene una specifica sezione finale in cui si propone una

raccolta di domande, corredate dalle relative risposte, al fine di intercettare e risolvere i dubbi e le perplessità più frequenti, che possono generarsi nelle comunità interferite direttamente dall'opera.

Si ritiene, infatti, che un approccio semplice e pragmatico, possa consentire una comunicazione più diretta e comprensibile del progetto, al fine di conseguire il massimo consenso sociale ed istituzionale consapevole.

1.3.6 Integrazione tra i contenuti dello SIA e la Relazione Paesaggistica

La tipologia dell'opera in progetto, in quanto parzialmente interferente con aree soggette a tutela paesaggistica, così come stabilito dall'art. 142, comma 1, lettera c *"fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"*, del Nuovo Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42, ricade all'interno degli interventi e/o opere a carattere lineare, così come indicato al punto 4.2 dell'allegato "Relazione Paesaggistica" al DPCM 12.12.05, per cui è necessario acquisire l'autorizzazione ai fini paesaggistici.

I beni tutelati che vengono interferiti dall'opera in progetto sono nello specifico:

- Rio Genica e relativa fascia di rispetto.

Tale condizione impone la redazione della relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005, per il rilascio dell'autorizzazione ai fini paesaggistici da parte dell'Amministrazione Comunale in cui ricade l'intervento e successivamente la trasmissione degli atti alla Soprintendenza competente per il pronunciamento definitivo di compatibilità¹ (cfr. Paragrafo 3.5.1).

1.3.7 Integrazione tra i contenuti dello SIA e la Valutazione di Incidenza

Qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetto, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso, deve essere sottoposto ad una "valutazione d'incidenza". Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

¹ Nell'articolo 146 del Capo IV - Controllo e gestione dei beni soggetti a tutela, è descritto l'iter autorizzativo previsto dal decreto, che di seguito si espone in modo sintetico. La domanda di autorizzazione dell'intervento dovrà indicare lo stato attuale del bene interessato, gli elementi di valore paesaggistico presenti, gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte e gli elementi di mitigazione e compensazione necessari. La Amministrazione Comunale competente, nell'esaminare la domanda di autorizzazione, verifica la conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici e ne accerta:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

L'amministrazione, accertata la compatibilità paesaggistica dell'intervento ed acquisito il parere della commissione per il paesaggio, entro il termine di quaranta giorni dalla ricezione dell'istanza, trasmette la proposta di autorizzazione, corredata dal progetto e dalla relativa documentazione, alla competente Soprintendenza, dandone notizia agli interessati. Tale ultima comunicazione costituisce avviso di inizio del relativo procedimento, ai sensi e per gli effetti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

La Soprintendenza comunica il parere entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla ricezione della proposta. Nel caso tale termine decada l'amministrazione assumerà comunque le determinazioni in merito alla domanda di autorizzazione entro il termine di venti giorni dalla ricezione del parere dalla Soprintendenza e costituisce atto distinto e presupposto della concessione o degli altri titoli legittimanti l'intervento. Decorso inutilmente il termine sopra indicato è data facoltà agli interessati di richiedere l'autorizzazione alla regione, che provvede anche mediante un commissario ad acta entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento della richiesta

L'art. 5 del DPR 357/97 e successive modifiche e integrazioni riporta che:

"...4. Per i progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996, e successive modificazioni ed integrazioni, che interessano proposti siti di importanza comunitaria, siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione, come definiti dal presente regolamento, la valutazione di incidenza è compresa nell'ambito della predetta procedura che, in tal caso, considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità conservative previste dal presente regolamento, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato G..."

Le aree vincolate della Rete Natura 2000 individuate nell'area vasta di indagine non vengono interferite dal progetto e sono ubicate a distanze maggiori di 1 km dall'intervento.

Per questo motivo si ritiene che il progetto non porti incidenza significativa sui siti vincolati, e non è quindi necessario redigere alcuna Valutazione di Incidenza (cfr. paragrafo 3.5.2.)

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce il Quadro di Riferimento Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto delle opere compensative nel Comune di Pesaro, e nello specifico del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud. L'opera è connessa al progetto di ammodernamento e di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14, tra Cattolica e Fano, facente parte degli interventi previsti nel IV atto aggiuntivo alla Convenzione del 2004 tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS S.p.A. e recentemente realizzato.

L'opera in oggetto interessa esclusivamente il comune di Pesaro, in provincia di Pesaro Urbino (Tavola MAM-QPRM-001).

Nella provincia di Pesaro e Urbino la fascia costiera, interessata dall'autostrada A14, si restringe fino ad occupare una porzione sempre più ridotta del territorio, con i contrafforti collinari che si spingono fino al mare. Infatti a sud dei comuni di Gabicce e di Gradara il litorale basso è interrotto dal rilievo del Monte di S. Bartolo, che si affaccia sul mare con la nota falesia. Il tracciato autostradale piega quindi verso l'interno per aggirare il Monte di S. Bartolo, per poi riavvicinarsi al litorale in corrispondenza degli abitati di Pesaro e di Fano, e proseguire parallelo alla costa verso sud (S. Costanzo, Mondolfo, Marotta).

Il sistema insediativo della Provincia di Pesaro e Urbino, nella sua parte costiera, si presenta caratterizzato da importanti polarità urbane (Pesaro, Fano) e da una rete di centri minori collocati sui primi contrafforti collinari, lungo i crinali e i versanti delle valli trasversali. La morfologia dei luoghi è quindi definita dai crinali collinari che degradano verso la costa e dalle valli trasversali incise dai corsi d'acqua: il Fiume Foglia, che sfocia nel mare Adriatico presso Pesaro, il Metauro, che sfocia presso Fano e infine il Cesano, che segna il confine con la provincia di Ancona.

2.2 METODOLOGIA

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

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

Infatti, oltre a considerazioni di natura trasportistica, è fondamentale l'analisi degli atti che incidono più direttamente sugli aspetti operativi territoriali, con riferimento alla disciplina dell'uso e delle trasformazioni del territorio, alla tutela paesistica e dei beni culturali e ambientali. Ogni strumento di pianificazione esaminato nel presente Quadro di Riferimento Programmatico è organizzato in due sezioni principali:

- *Stato della Pianificazione*: per ogni strumento di pianificazione o programmazione rilevante ai fini dello studio si indica lo stadio dell'iter di approvazione del documento, i riferimenti dei provvedimenti di adozione/approvazione, gli obiettivi dichiarati e l'organizzazione dei contenuti;
- *Rapporti tra il Progetto e gli Strumenti di Piano e di Programma*: per gli strumenti di pianificazione o programmazione maggiormente correlati alla natura del progetto si riporta

una selezione delle previsioni (in particolare delle prescrizioni con valore cogente) che possono essere messe in relazione con il progetto ed un'analisi della conformità/difformità dell'opera in progetto rispetto alle misure individuate. Sono inoltre inclusi gli stralci della cartografia di piano necessaria all'analisi di cui sopra, a cui è stato sovrapposto il tracciato del progetto in esame.

2.2.1 Strumenti di Piano e Programma

L'elenco degli strumenti di programmazione considerati nella redazione del Quadro Programmatico è riportato in Tabella 2-1.

Sono stati analizzati documenti di livello nazionale, regionale e provinciale. Per la pianificazione locale sono state utilizzate le informazioni del *Piano Regolatore Generale* del comune di Pesaro interessato dal progetto.

Tabella 2-1 Livelli di Pianificazione e Strumenti Analizzati

Ente Responsabile	Documento	Note
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)	Approvato dal Consiglio dei Ministri con Deliberazione del 2 marzo 2001
Regione Marche	Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)	Approvato con D.C.R. n.295 del 08.02.2000
Regione Marche	Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)	Approvato con D.C.R. n.197 del 03.11.1989
Regione Marche	Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale	Approvato con D.C.R. n.116 del 21.01.2004
Regione Marche	Piano di tutela delle acque (PTA)	Approvato con D.C.R. n.145 del 26/01/2010
Regione Marche	Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE)	Approvazione D.C.R. n.66 del 2002
Provincia di Pesaro Urbino	Piano Territoriale di Coordinamento (PTC)	Approvazione D.C.P n. 109 del 20.07.2000
Provincia di Pesaro Urbino	Programma Provinciale Attività Estrattive (PPAE)	Approvazione D.C.P n. 109 del 20.10.2003
Comune di Pesaro	Piano Regolatore Generale (PRG)	Approvato con D.C.P. n.135 del 15/12/2003

2.2.2 Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali

L'elenco dei vincoli territoriali, paesaggistici e storico-culturali considerati nella redazione del Quadro Programmatico è riportato in Tabella 2-2.

Tabella 2-2 Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali Analizzati

Nome vincolo	Riferimento normativo
<i>Beni Paesaggistici</i>	
Territori costieri (300 m da linea di battigia)	D.Lgs. 42/2004, Art. 142
Territori contermini ai laghi (300 m da linea di battigia)	D.Lgs. 42/2004, Art. 142
Fiumi, torrenti, corsi d'acqua (fascia 150 m)	D.Lgs. 42/2004, Art. 142
Foreste e boschi	D.Lgs. 42/2004, Art. 142
Bellezze Panoramiche	D.Lgs. 42/2004, Art. 142
<i>Beni Culturali</i>	
Ville, parchi, giardini	D.Lgs. 42/2004, Art. 10
Zone di interesse archeologico	D.Lgs. 42/2004, Art. 10
<i>Aree protette</i>	
Zone SIC e ZPS	Direttiva Habitat (92/43/CEE) e Direttiva Uccelli (79/409/CEE)
Parchi e riserve nazionali o regionali	Leggi istitutive
Parchi di interesse sovracomunale	Leggi regionali
Oasi faunistiche	L. 157/1992 "Norme per la protezione della fauna omeoterma e per il prelievo venatorio"
<i>Vincolo idrogeologico</i>	R.D. 3267/1923

3 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

3.1 PIANIFICAZIONE NAZIONALE

3.1.1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)

Il principale documento di programmazione nel settore dei trasporti a livello nazionale è il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT), approvato dal Consiglio dei Ministri con Deliberazione del 2 marzo 2001, che, a fronte della constatata inadeguatezza della rete infrastrutturale italiana e dei conseguenti squilibri territoriali da essa indotti, propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale e contemporaneamente favorisca il realizzarsi dei principi di integrazione modale.

Il Piano individua una serie di obiettivi che, attraverso differenti strategie di azione, potranno contribuire alla necessaria modernizzazione del settore dei trasporti dal punto di vista gestionale e infrastrutturale. Gli obiettivi individuati sono:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta sostenibile dal punto di vista ambientale, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale, sicurezza per la vita umana e riequilibrio territoriale, garantendo per ogni area un adeguato livello di accessibilità;
- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto;
- incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale;
- integrare la rete nazionale con quella europea, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici con il resto dell'Europa;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment del Mezzogiorno, le regioni italiane del nord e quelle europee.

Le azioni specifiche necessarie per il raggiungimento di questi obiettivi sono molteplici e, per quanto riguarda in particolare gli aspetti più propriamente infrastrutturali, esse consistono nell'individuazione:

- dapprima, delle infrastrutture stradali e ferroviarie che costituiscono la rete fondamentale del sistema dei trasporti (merci e viaggiatori) di livello nazionale, integrate ed interconnesse tra loro in corrispondenza dei punti nodali tra le diverse modalità, che vanno a formare il cosiddetto Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale; all'interno dello SNIT, per quanto riguarda la rete stradale, è stata individuata una sotto-rete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese, ossia dagli assi stradali e autostradali che collegano fra loro le varie regioni e queste con la rete viaria degli stati limitrofi (Figura 3-1);
- successivamente, di una prima serie interventi prioritari da realizzare (in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo) lungo tali direttrici stradali e ferroviarie fondamentali, al fine di perseguire i più ampi obiettivi di miglioramento complessivo delle condizioni della mobilità italiana; l'insieme di tali interventi contribuirà alla definizione di quello che sarà lo SNIT futuro, nel quale alcune infrastrutture appartenenti allo

SNIT attuale potranno essere sostituite da nuovi collegamenti proposti come prioritari dal PGT stesso (Figura 3-1).

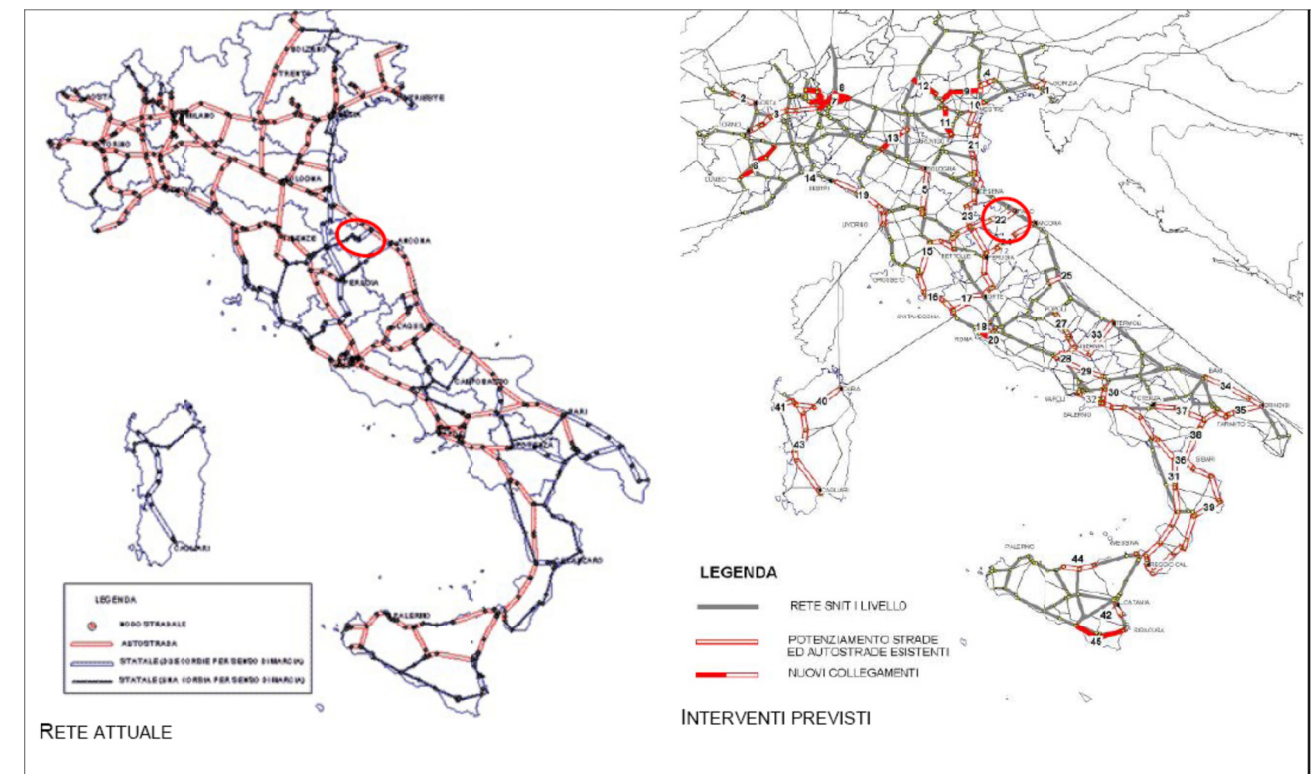


Figura 3-1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica: Rete stradale SNIT di primo livello (l'area di intervento è perimetrata in rosso)

Le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT consistono in:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci nord-sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;
- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

L'autostrada A14 rientra nelle tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale.

Il progetto del Nuovo Svincolo di Pesaro, insieme alla realizzazione delle altre opere compensative sopra descritte, proposto in questa sede nell'ambito della realizzazione della terza corsia dell'A14 nel tratto Cattolica – Fano è finalizzato, in particolare, al miglioramen-

to dell'accessibilità al sistema autostradale e della relazione tra il sistema viario locale e quello a più lunga percorrenza.

La finalità delle nuove connessioni è quella di portare sul sistema autostradale una quota della domanda di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le città di Pesaro e Fano, apportando evidenti benefici alla circolazione e alle condizioni ambientali e di sicurezza della rete.

Alla luce di tali considerazioni, si ritiene che l'intervento di progetto risponda pienamente alle intenzionalità strategiche promosse dal PGT, in termini di adeguamento delle caratteristiche funzionali per la realizzazione del corridoio longitudinale adriatico, in termini di garanzia dei livelli di qualità del servizio di trasporto e di accessibilità adeguati, in termini di incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale.

3.2 PIANIFICAZIONE REGIONALE

3.2.1 Piano di Inquadramento Territoriale (PIT)

Il Piano di Inquadramento Territoriale, approvato dalla Regione Marche con Delibera 295 dell'8 febbraio 2000, costituisce il quadro di riferimento strategico regionale per la pianificazione territoriale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- "di riequilibrio", che comprendono i fondovalle caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative. Sono previsti lungo i fiumi Metauro, Esino, Chienti e Tronto. Questi corridoi ambientali sono oggetto di specifici "cantieri progettuali PIT", che hanno per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo;
- "di salvaguardia", che comprendono i fondovalle ancora relativamente poco compromessi e a forte vocazione ambientale e turistica lungo i fiumi Foglia, Misa, Musone, Potenza, Tenna e Aso. Realizzano direttrici di connessione tra ambiente costiero e ambiente montano, offrendosi come supporto privilegiato al turismo culturale e ambientale. In particolare il PIT segnala:
 - il corridoio da Pesaro a Sassocorvaro;
 - il corridoio Senigallia-Arcevia-Sassoferrato;
 - il corridoio Numana-Osimo-Cingoli-Apiro;
 - il corridoio Porto Recanati - San Severino - Castelraimondo;
 - il corridoio Porto S. Elpidio- Amandola;
 - il corridoio che da Pedaso risale verso l'Appennino lungo il Fiume Aso.

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

Sono riconosciuti come prioritari i seguenti cantieri progettuali:

1. Corridoio ambientale appenninico;
2. Corridoi vallivi integrati (Metauro, Esino, Chienti, Tronto);
3. Facciata litoranea;
4. Internodi centrali;

5. Connessioni Transregionali: Ascoli-Valvibrata, Muccia-Colfiorito, Fabriano -Gualdo Tadino, Rimini-Novafeltria-S.Sepolcro.

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

- la necessità di potenziare le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi delle reti locali, mirando ad una decisa azione di reinfrastrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico; è in questo contesto che emerge la richiesta di apertura di nuovi caselli (fra cui viene specificato solo quello di Porto S. Elpidio) ²
- l'esistenza di una istanza di arretramento del tracciato autostradale, proveniente soprattutto dal pesarese e dall'ascolano, che si concretizza con la richiesta di approfondire lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente urbanizzato tra Fano e Pesaro, per garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio: *“Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico”*;
- la scelta di demandare ad altri livelli decisionali la valutazione delle problematiche connesse all'adeguamento dell'attuale tracciato, rinviando a specifici approfondimenti territoriali nell'ambito dello studio per il Corridoio Adriatico;
- l'esigenza di trasferire quanto prima il traffico pesante sulla A14 per tutto l'anno e di individuare tracciati alternativi per i centri più congestionati.

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

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

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

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

A livello regionale (STINF 9), il PIT individua una serie di interventi funzionali allo sviluppo di direttrici interne (ad esempio l'asse pedemontano e la sua connessione con la viabilità

trasversale), che, nella strategia del PIT stesso, dovranno diventare occasione di concertazione in sede di definizione del progetto del “Corridoio Adriatico”, anche al fine del decongestionamento della fascia costiera e di un eventuale arretramento del tracciato autostradale. I criteri generali definiti per essi mirano a:

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

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

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

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

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

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

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

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

In tali contesti, il PIT individua nel congestionamento l'aspetto critico, sia per la vita delle comunità insediate che per lo sviluppo del turismo; pertanto colloca il decongestionamento degli usi esistenti e il freno all'ulteriore concentrazione della crescita edilizia, nella ristretta fascia costiera, all'interno di una strategia complessiva di riqualficazione ambientale e turistica, che prevede la dismissione e rilocalizzazione delle funzioni che determinano de-

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

grado ambientale, nonché misure di incentivazione, compensazione e promozione dell'attrattività delle nuove sedi sostenute dalla Regione.

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

La Figura seguente riporta gli interventi infrastrutturali di progetto considerati dal PIT della Regione Marche.

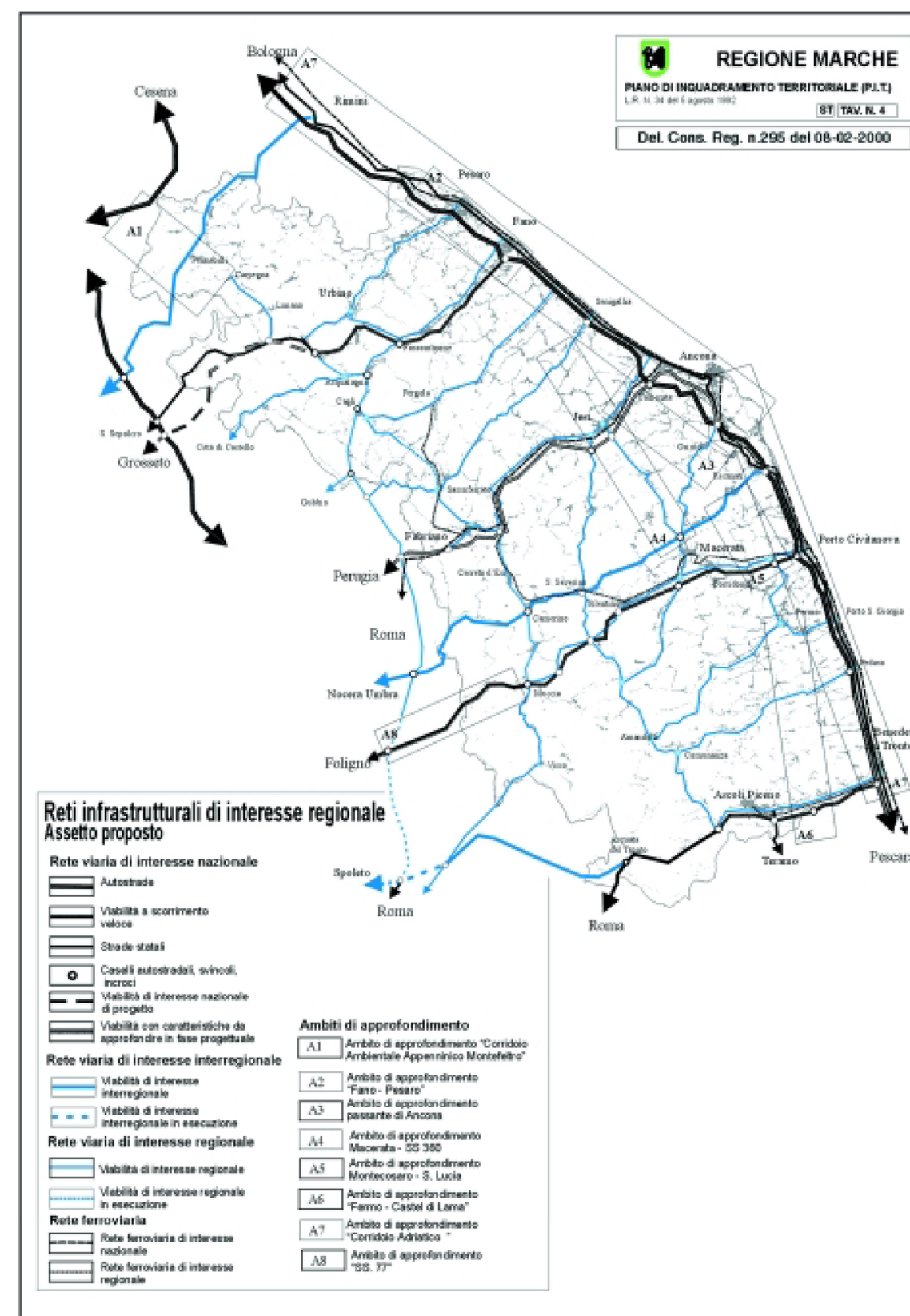


Figura 3-2 Interventi infrastrutturali di progetto considerati dal PIT della Regione Marche

3.2.2 Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PPAR)

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

L'obiettivo del PPAR è quello di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni. Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora una descrizione dell'intero territorio regionale articolato in:

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

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

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

Per completezza d'informazione sono stati predisposti gli elaborati grafici MAM-QPRM-004-005 che riportano i principali contenuti del PPAR.

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

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

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

Lo stralcio della tavola 1 *Vincoli paesistico – ambientali*, riportata nella Figura 3-3, individua, nell'area vasta di intervento, *Fiumi e corsi d'acqua* e *Vincoli regionali (Galasso)*.

Il nuovo svincolo in progetto ricade interamente all'interno della fascia di rispetto di fiumi e corsi d'acqua; nello specifico viene interessata la fascia di rispetto del Rio Genica, tutelato ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

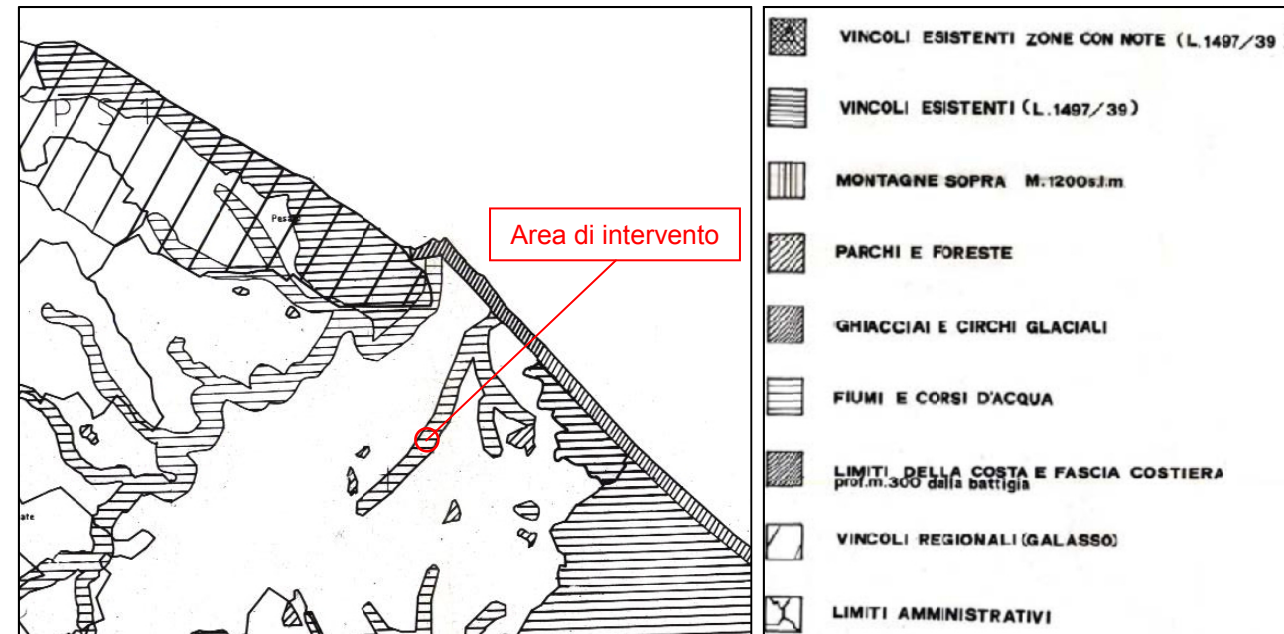


Figura 3-3 Stralcio della Tavola 1 di PPAR "Vincoli paesistico - ambientali"

Lo stralcio della tavola 3 *Sottosistemi tematici* (cfr. Figura 3-4) classifica invece parte della fascia costiera a Nord-Ovest e a Sud-Est del centro abitato di Pesaro come area di eccezionale valore (GA). Tali perimetrazioni non interessano, tuttavia, il sito di intervento. Nella fascia costiera a Nord-Ovest del centro abitato di Pesaro è anche perimetrata un'area di qualità diffusa (GC), anch'essa non interferita dal progetto.

L'Art. 6 – *Identificazione delle NTA del PPAR* riporta che:

"Il Piano riconosce tre sottosistemi tematici denominati GA, GB, GC. Tali sottosistemi sono individuati nella tavola 3 e sono stati definiti in base ai seguenti parametri:

- rarità a livello regionale e nazionale in assoluto;
- estensione delle aree, esposizione e frequenza delle forme geomorfologiche e degli elementi geologici caratteristici della regione;
- valore didattico e studi scientifici condotti.

a - Area GA: sono presenti elementi di altissima rappresentatività e/o rarità, in cui sono ben riconoscibili le forme geomorfologiche tipiche della regione marchigiana, le serie tipo della successione Umbro-Marchigiana e gli ambienti in cui sono presenti gli elementi geologici, geomorfologici ed idrogeologici tipici del paesaggio naturale delle Marche. Le zone GA ... comprendono in tutto o in parte le emergenze geologiche e geomorfologiche".

b - Area GB: sono rappresentate aree montane e medio-collinari in cui gli elementi geologici, geomorfologici caratteristici del paesaggio sono diffusi e, pur non presentando peculiarità come elemento singolo, concorrono nell'insieme alla formazione dell'ambiente tipico della zona montana e medio-collinare delle Marche.

c - Area GC: sono presenti aree di valore intermedio con caratteri geologici e geomorfologici che distinguono il paesaggio collinare e medio-collinare della regione."

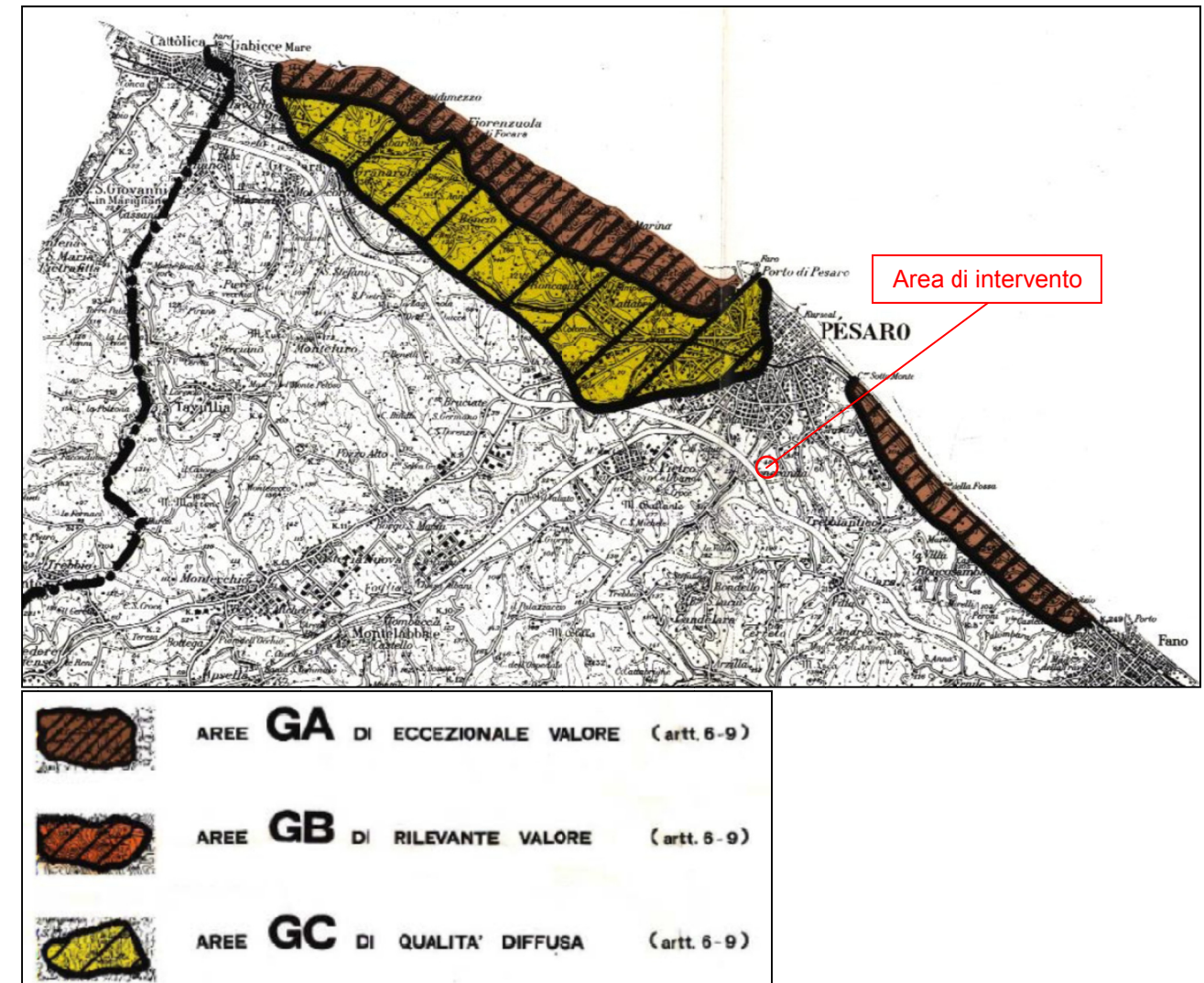


Figura 3-4 Stralcio della Tavola 3 di PPAR "Sottosistemi tematici"

Lo stralcio della tavola 6 *Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali* del PPAR (cfr. Figura 3-5) individua l'interferenza diretta del nuovo svincolo in progetto con un'area B di rilevante valore; nello specifico viene interessata l'area B n. 12 "Trebbantico – Candalaria – Rosciano."

L'Art. 20 – *Definizione delle NTA del PPAR* riporta che:

"Il Piano individua nelle tavv. 6 e 7 le aree della regione in rapporto alla rilevanza dei valori paesistico-ambientali, come segue:

Aree A: Aree eccezionali, rappresentabili anche da toponimi; paesaggi monumentali. La categoria A raccoglie le unità di paesaggio eccezionali nelle quali emergono l'aspetto monumentale del rapporto architettura-ambiente e l'ampio orizzonte; luoghi di grande effetto visuale e di alta notorietà; luoghi "forti" anche per la combinazione significativa di sito, insediamento, e componenti architettoniche, storiche, naturalistiche.

Aree B: Unità di paesaggio rilevanti per l'alto valore del rapporto architettura-ambiente, del paesaggio e delle emergenze naturalistiche, caratteristico della regione.

Aree C: Unità di paesaggio che esprimono la qualità diffusa del paesaggio regionale nelle molteplici forme che lo caratterizzano: torri, case coloniche, ville, alberature, pievi, arceo-

logia produttiva, fornaci, borghi e nuclei, paesaggio agrario storico, emergenze naturalistiche.”

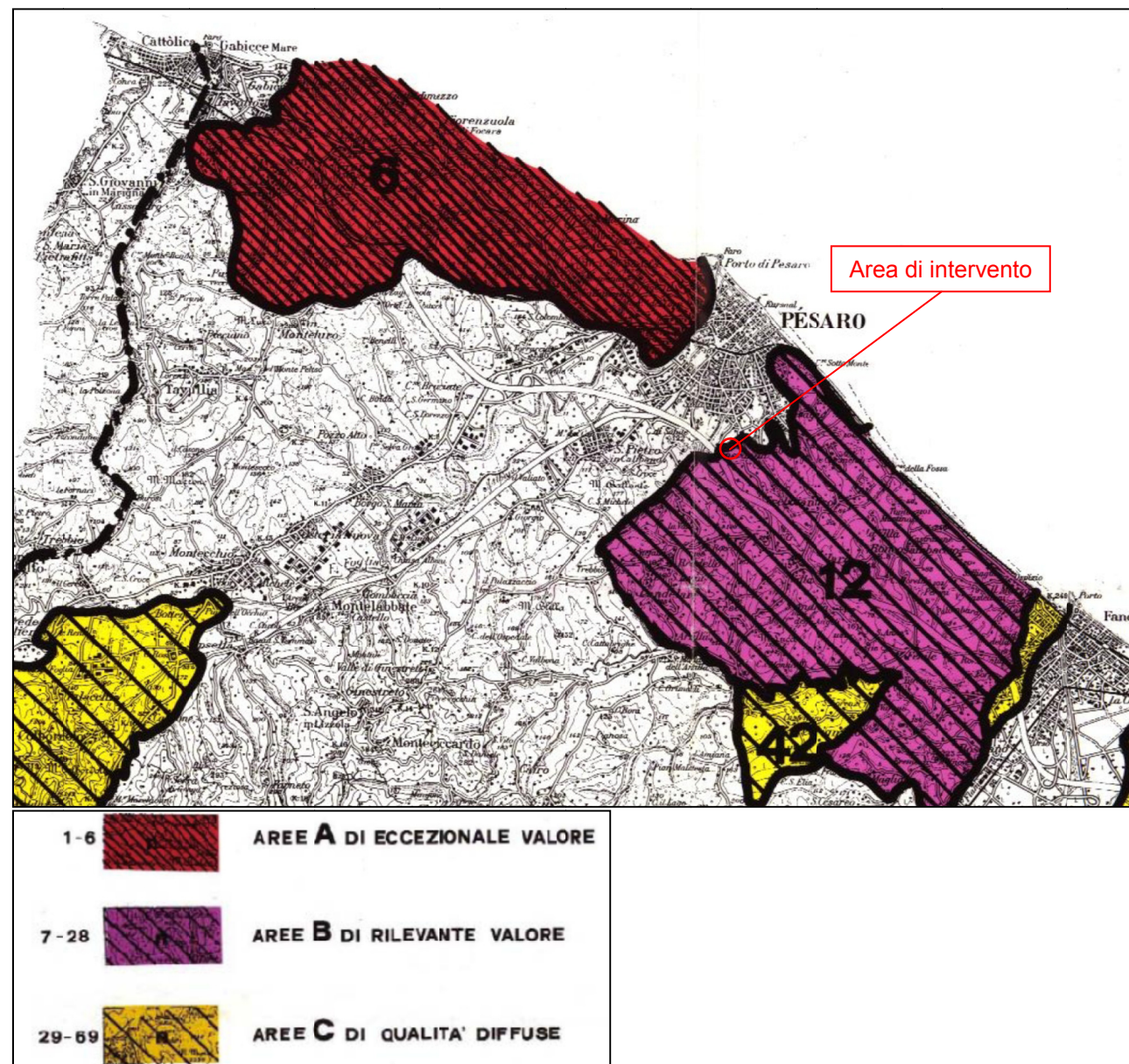


Figura 3-5 Stralcio della Tavola 6 di PPAR “Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali”

3.2.3 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Regione Marche (PAI)

Con riferimento alla pianificazione dell'assetto idrogeologico, gli interventi in progetto ricadono nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino della regione Marche. L'ambito di applicazione del PAI della regione Marche è infatti relativo ai bacini idrografici regionali elencati nell'Allegato B della LR 13/99, ad esclusione della parte del territorio regionale ricadente all'interno dei bacini idrografici di competenza delle Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Tevere, Interregionale del Fiume Tronto e Interregionale dei Fiumi Marecchia-Conca.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale della Regione Marche è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004.

Per le finalità della legge n. 183/1989 e della LR n. 13/1999, costituisce lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale, in modo coordinato con i programmi nazionali, regionali e sub-regionali di sviluppo economico e di uso del suolo, sono pianificate e programmate le azioni e norme d'uso finalizzate ad assicurare in particolare la difesa del suolo rispetto al dissesto di natura idraulica e geologica, nonché la gestione del demanio idrico e la tutela degli aspetti ambientali ad esso connessi.

L'ambito di applicazione del PAI è relativo ai bacini idrografici regionali elencati nell'allegato B della LR 13/99 e mostrati in Figura 3-6. I bacini di interesse per il presente studio sono quelli riferiti al Fiume Foglia ed al Rio Genica.

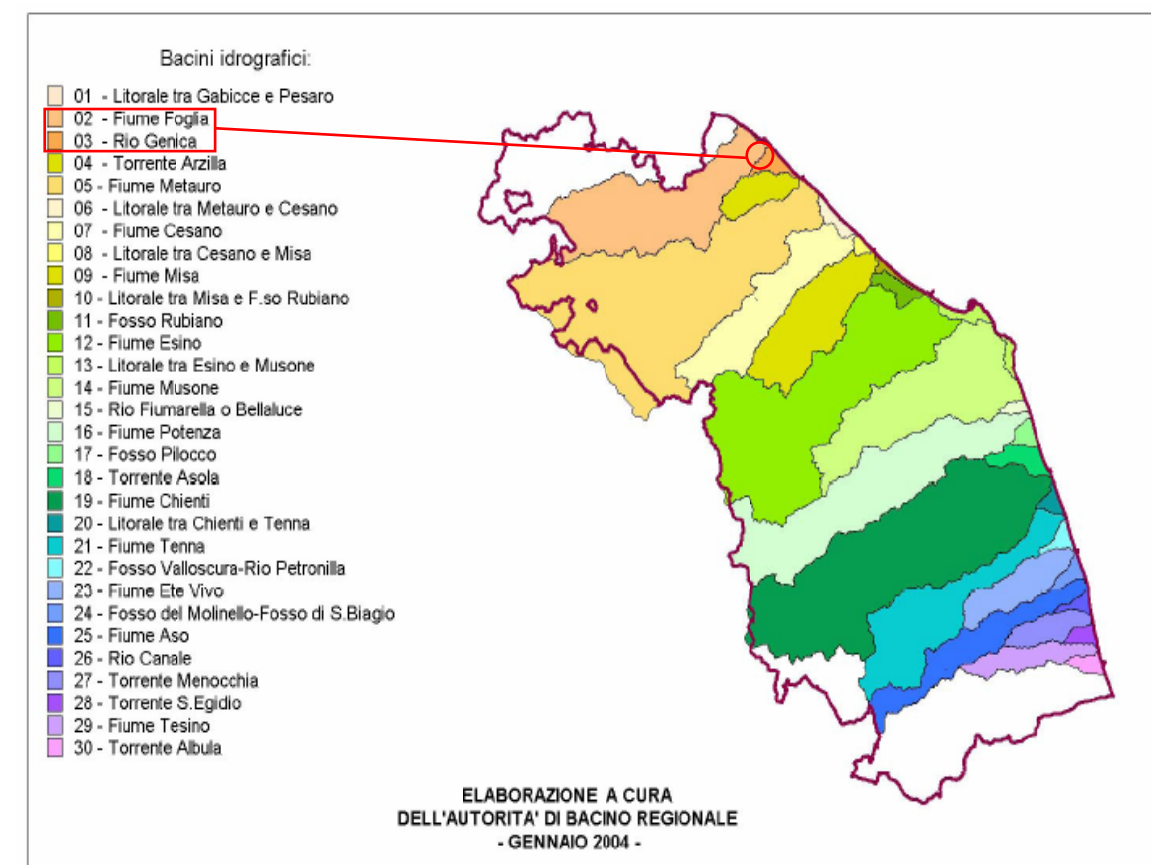


Figura 3-6 Ambito di applicazione del PAI e relativi bacini idrografici

All'interno dei bacini idrografici di rilievo regionale sono state individuate:

- a. aree soggette a pericolosità e a rischio idraulico in quanto inondabili da piene fluviali delle aste principali assimilabili ad eventi con tempi di ritorno fino a 200 anni (TI-TOLO II delle Norme Tecniche di Attuazione); tali aree a pericolosità idraulica sopra descritte sono state suddivise in tronchi fluviali omogenei, con criteri comprendenti morfologia dell'alveo, presenza di opere trasversali ed elementi a rischio; in ogni singolo tronco fluviale omogeneo così individuato è stato attribuito un livello di rischio, articolato in quattro classi, riferito agli elementi esposti contenuti in una ma-

trice di analisi. Alle classi di rischio individuate (da R4 a R1) sono associabili le definizioni contenute nel DPCM 29.09.98;

- b. aree soggette a pericolosità e a rischio idrogeologico gravitativo per fenomeni franosi e valanghe (TITOLO III delle Norme Tecniche di attuazione), individuate sulla base di una ricognizione delle informazioni specifiche contenute negli strumenti urbanistici comunali, nei PTC provinciali e in altri studi specifici di settore già elaborati. Ai fenomeni censiti è stato attribuita una pericolosità graduata su quattro livelli definiti in base alla tipologia del fenomeno e al relativo stato di attività come risultanti dalla omogeneizzazione e classificazione della documentazione acquisita. Alle classi di rischio individuate (da R4 a R1) sono associabili le definizioni contenute nel DPCM 29.09.98.

Tali aree sono rappresentate nella cartografia di Piano:

- “Carta di sintesi del dissesto idrogeologico e dei bacini regionali, del reticolo idrografico e dei confini amministrativi”;
- “Carta del rischio idrogeologico”.

Al fine di analizzare le relazioni che intercorrono tra il Piano e l'intervento in progetto è stata analizzata la Tavola 1 SD di piano “Carta di sintesi del dissesto idrogeologico dei bacini regionali, del reticolo idrografico e dei bacini amministrativi”.

La legenda di tale cartografia riporta pertanto informazioni in merito al rischio di frana, rischio di valanga e rischio esondazione, come mostrato nella Figura 3-7:



Figura 3-7 Legenda della “Carta di sintesi del dissesto idrogeologico dei bacini regionali, del reticolo idrografico e dei confini amministrativi”

La definizione dei livelli di rischio tiene conto:

- per i fenomeni di esondazione: della pericolosità definita su base storico geomorfologica ed assimilabile ad eventi con tempi di ritorno pari a 200 anni in relazione ai beni esposti;
- per i fenomeni franosi: del grado di attività del fenomeno e della sua tipologia in relazione ai beni esposti.

La definizione del livello di pericolosità, intesa come caratteristica intrinseca dell'evento, è stata così effettuata:

- le aree a rischio di esondazione sono state perimetrate con riferimento ad un unico livello di pericolosità considerato “elevato” e/o “molto elevato” (P3-P4) ed assimilabile a piene con tempi di ritorno pari a 200 anni; a livelli di pericolosità “moderato” e “medio” (P1-P2) non è corrisposta alcuna perimetrazione, e quindi alcun particolare normativa;
- per i dissesti gravitativi (frane e valanghe), sono stati considerati tutti i livelli di pericolosità (da P1-P4).

Su tali aree viene applicata una normativa di uso del territorio in funzione dei differenti livelli di pericolosità e rischio.

Nella figura successiva si riporta uno stralcio della tavola per l'ambito di interesse (cfr. elaborati grafici MAM-QPRM-002-003).

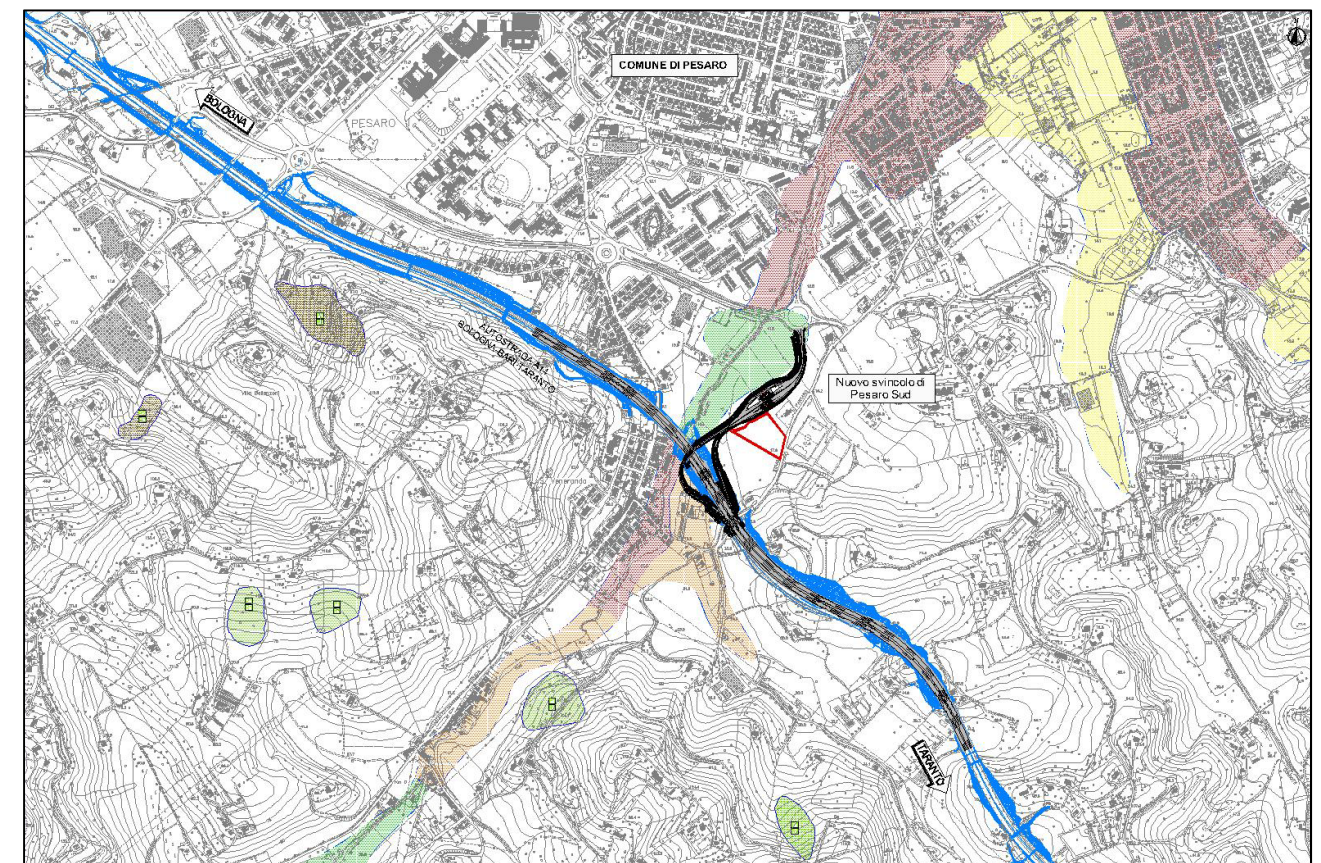


Figura 3-8 Stralcio della “Carta di sintesi del dissesto idrogeologico dei bacini regionali, del reticolo idrografico e dei confini amministrativi”

In merito alle aree soggette a rischio di esondazione, si evidenziano le seguenti criticità. La rampa di immissione in A14 direzione Taranto interessa aree a Rischio esondazione Elevato (R3) e Molto Elevato (R4); la viabilità di collegamento tra la stazione di esazione e la rotatoria esistente di intersezione tra via Pertini e via Lungo Genica, oltre ad un breve tratto del fosso di guardia limitrofo alla corsia di immissione, attraversano un'area classificata dal PAI a Rischio Moderato (R1). Tali fasce di rischio sono relative al Rio Genica. La stazione di esazione rimane, invece, esterna alle aree a rischio di esondazione.

A tutte le aree a rischio esondazione, l'articolo 8 delle Norme di Attuazione (NTA) "Individuazione dei tronchi omogenei per la fascia inondabile" associa un unico livello di pericolosità elevato-molto elevato. L'articolo 7 delle NTA "Fascia di territorio inondabile assimilabile a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni" al comma 6 prescrive che in tali fasce siano consentiti esclusivamente:

- *"b. adeguamento, ai fini della mitigazione del rischio, delle strutture di attraversamento che determinano la pericolosità idraulica e interventi relativi a nuove infrastrutture tecnologiche a rete e viarie in attraversamento che non determinano pericolosità idraulica, previo parere vincolante della Autorità idraulica competente".*

L'articolo 9 delle NTA "Disciplina delle aree inondabili" del PAI riporta:

1. *"La fascia inondabile di cui al precedente Articolo 7, fatto salvo quanto prescritto al successivo Articolo 23, è inoltre sottoposta alle prescrizioni di cui ai commi successivi, che integrano quanto ivi già previsto, è fatta salva ogni altra norma regolamentare connessa all'uso del suolo qualora non in contrasto con le presenti disposizioni; in essa, a prescindere dal livello di rischio associato, sono consentiti esclusivamente, nel rispetto delle specifiche norme tecniche vigenti:...*
 - i) *realizzazione ed ampliamento di infrastrutture tecnologiche o viarie, pubbliche di interesse pubblico, nonché delle relative strutture accessorie; tali opere, di cui il soggetto attuatore dà comunque preventiva comunicazione all'Autorità di bacino contestualmente alla richiesta del parere previsto nella presente lettera, sono condizionate ad uno studio da parte del soggetto attuatore in cui siano valutate eventuali soluzioni alternative, la sostenibilità economica e la compatibilità con la pericolosità delle aree, previo parere vincolante della Autorità idraulica competente che nelle more di specifica direttiva da parte dell'Autorità può sottoporre alla stessa l'istanza;...*
2. *Tutti gli interventi consentiti dal presente articolo, e dall'art. 7 laddove non espressamente già previsto, sono subordinati ad una verifica tecnica, condotta anche in ottemperanza alle prescrizioni di cui al D.M.LL.PP. 11 marzo 1988 (in G.U. 1 giugno 1988 suppl. n. 127), volta a dimostrare la compatibilità tra l'intervento, le condizioni di dissesto ed il livello di rischio dichiarato. Tale verifica, redatta e firmata da uno o più tecnici abilitati, deve essere allegata al progetto di intervento e valutata dall'Ente competente nell'ambito del rilascio dei provvedimenti autorizzativi."*

Da quanto sopra riportato, risulta che in aree soggette a rischio di esondazione risulta ammissibile il progetto del nuovo svincolo proposto in questa sede; si rimanda alla relazione idrologico-idraulica (elaborato IDR0700) allegata al progetto definitivo per la verifica della compatibilità idraulica dello stesso, nonché per la definizione degli interventi di siste-

mazione idraulica previsti, finalizzati ad evitare o minimizzare i problemi di stabilità dell'alveo e delle strutture poste in esso.

Dall'analisi della cartografia non emergono interferenze con aree a rischio frana e aree a rischio valanga.

3.2.4 Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche (PTA)

L'Assemblea legislativa regionale delle Marche ha approvato il nuovo Piano di Tutela delle Acque (PTA) con delibera DACR n.145 del 26/01/2010.

Il Piano rappresenta lo strumento di pianificazione regionale finalizzato a conseguire gli obiettivi di qualità previsti dalla normativa vigente e a tutelare, attraverso un impianto normativo, l'intero sistema idrico sia superficiale che sotterraneo.

Il Piano costituisce piano di settore, tra gli altri, dei bacini regionali del Fiume Foglia (classificato come bacino idrografico significativo) e del Rio Genica (classificato come bacino idrografico minore-litorale) di interesse per il presente studio. Entrambi rientrano nell'area di competenza dell'Autorità di Bacino delle Marche.

Il bacino idrografico del Fiume Foglia si estende in direzione SO-NE nel primo tratto fino a Coldorbolo con un'ampiezza di circa 7-8 km e successivamente mantiene una forma allungata in direzione O-E aumentando la propria ampiezza fino a circa 15 km; dalla confluenza del Torrente Apsa l'ampiezza del bacino si riduce, raggiungendo valori di 7-8 km. Nel tratto compreso tra Montelabbate e la foce, l'alveo ha un andamento meandriforme molto accentuato; presso la foce la pianura alluvionale comprende anche il Rio Genica, che confluisce in mare circa 2,5 km a sud del Fiume Foglia (cfr. Figura 3-9).



Figura 3-9 Bacino Fiume Foglia e Rio Genica

Il regime idrologico del Fiume Foglia è nettamente torrentizio, anche per l'assenza di importanti acquiferi che possano sostenere i deflussi estivi, ed è strettamente condizionato dall'andamento delle precipitazioni; i deflussi sono massimi in dicembre-marzo, e ridotti in giugno-ottobre con minime assolute in luglio ed agosto, quando in regime di magra ordinaria le portate defluenti in alveo risultano estremamente ridotte, se non nulle.

Nel bacino idrografico del Fiume Foglia non esistono acquiferi strategici.

La definizione dello stato di qualità ambientale delle acque superficiali interne prevede il monitoraggio dei principali corsi d'acqua e dei principali laghi ai sensi dell'allegato 1 del D.Lgs. 152/1999 e della norma corrispondente del D.Lgs 152/2006.

L'insieme dei parametri, chimici, fisici, microbiologici e biologici, integrati con parametri aggiuntivi, permette di ottenere lo stato ambientale dei corpi idrici superficiali.

L'elaborazione dei dati analitici relativi alle acque superficiali ha portato ad individuare le classi di qualità ambientale per ogni corso d'acqua della Regione Marche, facendo notare un andamento generale distribuito uniformemente lungo quasi tutte le aste fluviali.

La qualità delle acque dei fiumi nelle zone montane o collinari più interne risulta essere buona; nelle zone subcollinari, ricadenti nella fascia centrale della regione, lo stato ambientale è risultato in generale di classe 3 - "sufficiente" (come nel caso del Fiume Foglia). Il degrado è poi progressivamente significativo e raggiunge, in corrispondenza delle foci, classi di qualità che oscillano negli anni, a seconda delle condizioni meteorologiche, tra uno stato ambientale "scadente" ed uno stato "pessimo" (come nel caso del Fiume Foglia); più di rado nel tratto di foce si raggiunge la sufficienza. La causa del progressivo aumento dell'inquinamento, dalle sorgenti alle foci, è individuata nell'aumentato impatto antropico, che comporta il superamento della capacità autodepurativa del corso d'acqua nei periodi di minor portata.

Il miglioramento della condizione generale dello stato di qualità ambientale dei corsi d'acqua, è da attribuirsi all'aumentata piovosità negli ultimi anni che ha portato ad una maggior diluizione e dispersione degli inquinanti.

Con Delibera Amministrativa del Consiglio Regionale del 29 febbraio 2000, n. 302, la Regione Marche, ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/99, ha provveduto all'individuazione delle aree sensibili ai sensi dell'allegato 6 del suddetto decreto. Ai fini della prima designazione sono quindi state individuate come sensibili le seguenti aree:

- l'Area Sensibile dell'Adriatico-Nord Occidentale della Regione Marche – Fiume Foglia (kmq 158);
- l'Area Sensibile dell'Alta Valle del Chienti - fiume Chienti (kmq 191,7).

I criteri per l'individuazione delle aree sensibili sono stati nuovamente indicati alla parte terza del Decreto Legislativo del 14 aprile 2006, n. 152, all'articolo 91 e all'allegato 6 della parte terza e sono gli stessi della norma abrogata.

L'Area Sensibile dell'Adriatico-Nord Occidentale della Regione Marche – Fiume Foglia, è stata individuata come l'insieme dei territori comunali e dei sottobacini idrografici individuati nella seguente Figura.

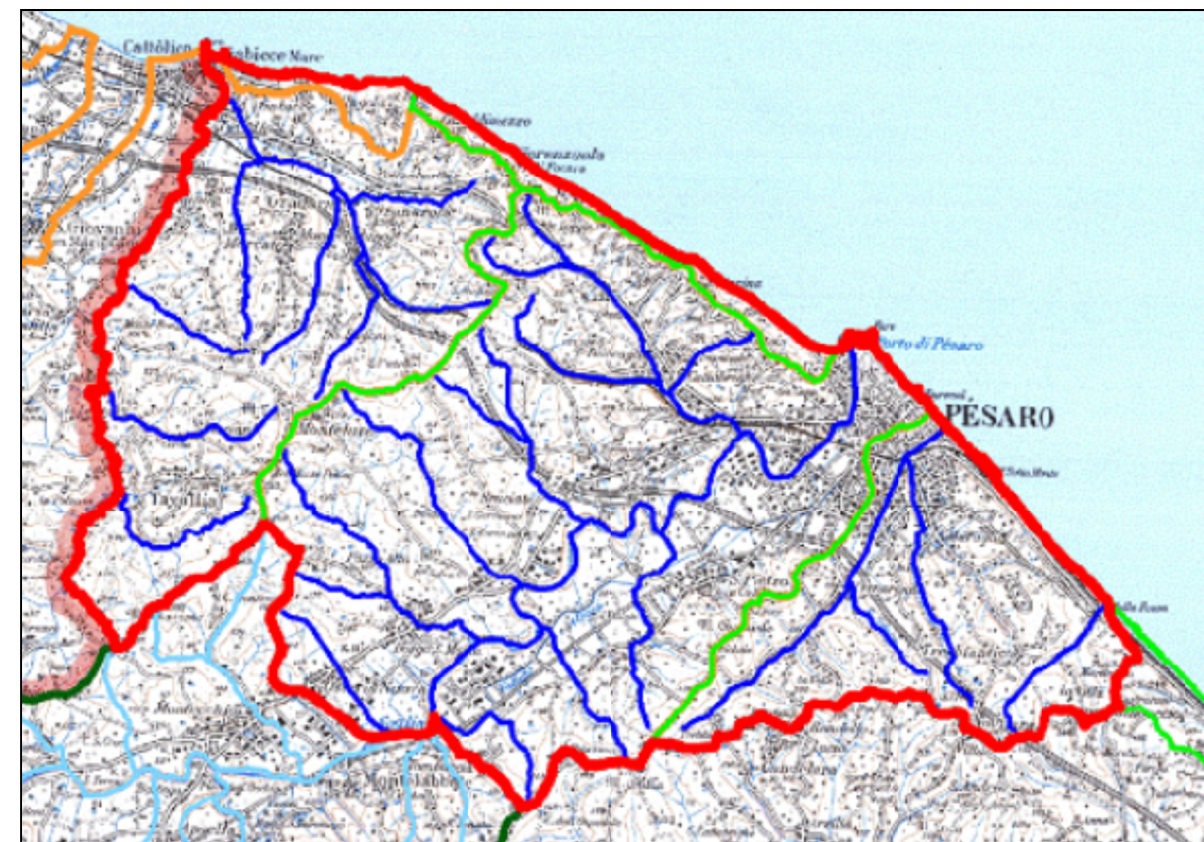


Figura 3-10 Area Sensibile dell'Adriatico-Nord Occidentale della Regione Marche – Fiume Foglia

Inoltre, con Decreto del Dirigente del Servizio Tutela Ambientale del 10 settembre 2003, n. 10, la Regione Marche, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/99 e dell'allegato 7 – parte A, ha provveduto alla "Prima individuazione delle Zone Vulnerabili da Nitrati d'origine agricola". I criteri individuati sono stati nuovamente indicati alla parte terza del Decreto Legislativo del 14 aprile 2006, n. 152, all'articolo 92 e all'allegato 7 – parte A della parte terza.

La seguente Figura riporta le Zone Vulnerabili da nitrati di origine agricola individuate nell'area nord della regione Marche, tra cui rientra quota parte del bacino idrografico del Fiume Foglia (rif. n. 2).

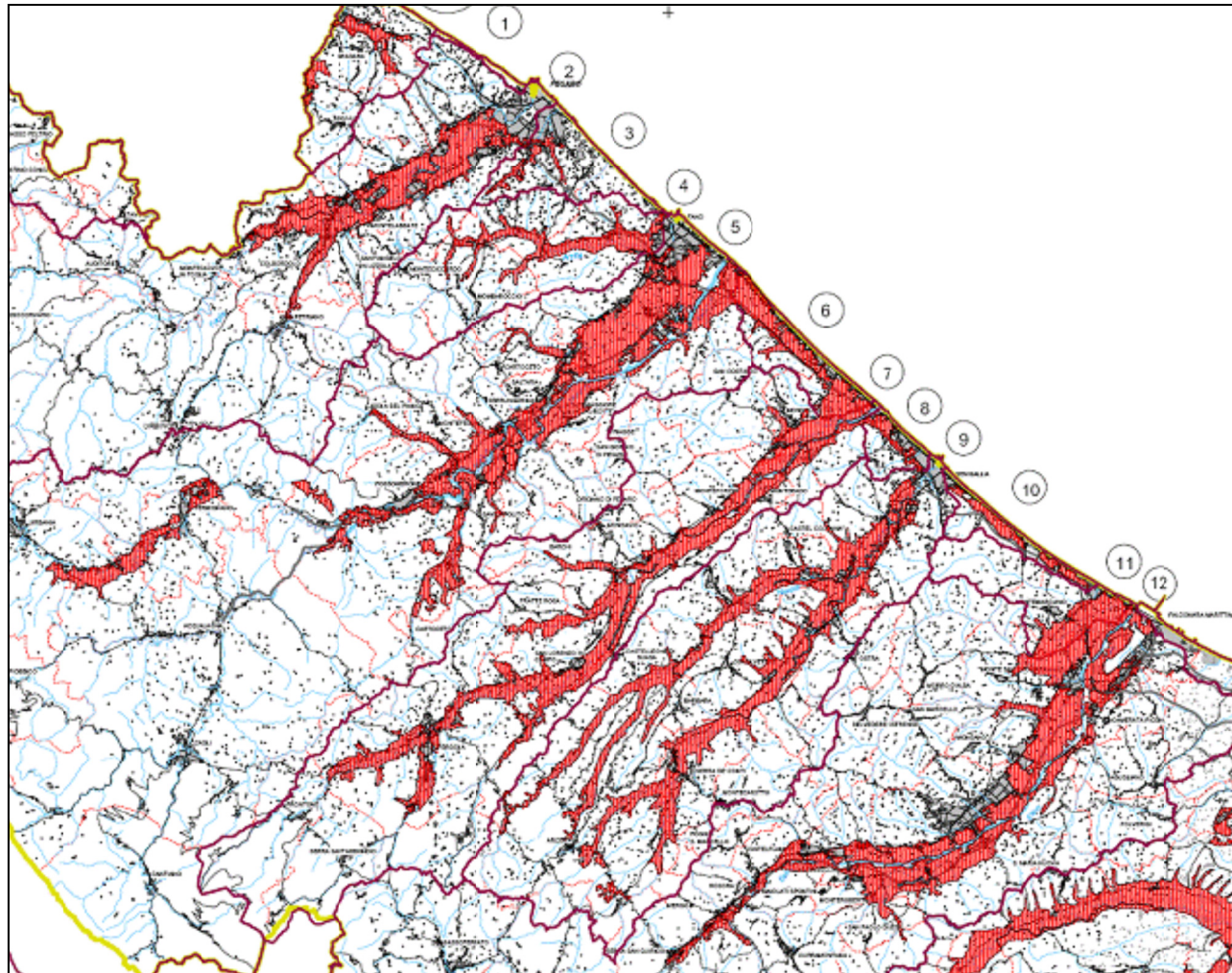


Figura 3-11 Marche nord – Zone Vulnerabili da nitrati di origine agricola

Il tratto terminale del Fiume Foglia mostra dati elevati di nitrato, che sono riconducibili all'immissione di acque reflue non depurate.

Pertanto l'azione maggiormente significativa è da indirizzare al convogliamento ed al trattamento depurativo finale delle acque reflue urbane raccolte dai grandi centri urbani (Urbino, Pesaro), da inviare ai grandi impianti di depurazione delle acque reflue urbane di Pesaro e Gabicce Mare.

I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere ininfluenza il potenziale impatto degli interventi sullo stato di qualità dei corpi idrici nell'area di studio, consentendo al progetto proposto di mantenersi in rapporti di coerenza con gli obiettivi di tutela del PTA della Regione Marche.

3.2.5 Piano Regionale delle Attività Estrattive della Regione Marche (PRAE)

Con Legge Regionale n. 71 del 1 Dicembre 1997, la Regione Marche disciplina l'attività di coltivazione delle cave. Tale legge introduce due importanti strumenti: il PRAE (Piano Regionale delle Attività Estrattive) e il PPAE (Programma Provinciale delle Attività Estrattive). Il PRAE, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 66/2002, è il documento di indirizzo, programmazione e pianificazione regionale del settore estrattivo ed ha come obiettivo il corretto utilizzo delle risorse naturali nel quadro di una corretta programmatore

ne economica del settore, nel rispetto e nella salvaguardia dei beni naturalistici e ambientali.

Il PRAE comprende il censimento delle cave in attività e dismesse, nonché una relazione tecnico illustrativa generale che include gli strumenti attuativi del Piano, nel seguito specificati:

- una relazione contenente l'individuazione dei livelli produttivi e stima dei trends evoluti;
- una direttiva recante norme di attuazione per una razionale coltivazione, un appropriato uso del materiale, per l'esercizio dell'attività estrattiva nelle formazioni boscate e per il recupero e la ricomposizione finale delle cave;
- una direttiva per le cave di prestito;
- una direttiva per i casi in cui dalla realizzazione di opere pubbliche vengano ottenuti materiali di risulta;
- una direttiva per l'individuazione, il recupero e la ricomposizione ambientale delle cave abbandonate o dismesse;
- una direttiva per la realizzazione del sistema di riutilizzo degli inerti con particolare riferimento a quelli derivanti dall'edilizia;
- una direttiva per l'adozione di tecniche di escavazione innovative;
- cartografia informatizzata, restituita alla scala 1:100.000, con l'individuazione delle aree dove è vietata l'attività estrattiva ai sensi del comma 3 e redazione di una normativa per le aree di divieto non ancora cartografate;
- cartografia informatizzata, restituita alla scala 1:100.000, delle aree dove è possibile l'eventuale esenzione ai sensi dell'articolo 60 delle NTA del PPAR per quelle tipologie di materiale per le quali sia comprovata l'effettiva irreperibilità o non risulti possibile la loro sostituzione con altri materiali;
- Cartografia informatizzata, restituita alla scala 1:100.000, delle cave attive, inattive, dismesse presenti nel territorio regionale.

La Legge Regionale 71/97 istituisce inoltre, presso la struttura operativa regionale, il "Catasto delle Cave" che a seguito di preventiva indagine conoscitiva, e attraverso i dati inviati annualmente dalle imprese estrattive, ha lo scopo di accertare e "fotografare" la situazione generale delle attività estrattive marchigiane; tale catasto risulta aggiornato in base al censimento effettuato nel 2011.

Al contrario, la cartografia di Piano attualmente contenuta all'interno del PRAE, ed in particolare la Tavola di Piano "Quadro di unione delle cave attive classificate per categoria di materiale estratto", è stata realizzata con i dati del Catasto aggiornati al 1998.

In merito alla cartografia, quindi, l'analisi dei rapporti che intercorrono tra il progetto ed il Piano sarà condotta con riferimento al Piano Provinciale delle attività estrattive di Pesaro Urbino (che, essendo successivo al PRAE, contiene al suo interno dati più aggiornati) e ai dati del Catasto Cave 2002.

Essendo stati individuati i poli estrattivi destinati a fornire i quantitativi di materiale inerte pregiato e non, necessari per la realizzazione dell'intervento in esame, l'esecuzione dell'opera compensativa risulta coerente con le previsioni del PRAE. Si rimanda al Quadro

di Riferimento Progettuale (elaborato MAM-QPGT-R) per la definizione dei fabbisogni e bilancio terre.

3.3 PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

3.3.1 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino è stato adottato definitivamente con Delibera di C.P. n.24 del 18/03/99 e approvato con Delibera di C.P. n. 109 del 20/07/2000.

Il Piano modella il proprio quadro di indirizzo sulla base dei contenuti della legislazione regionale in materia di Programmazione e Pianificazione Territoriale, L.R. 34/92 e L.R. 46/92 e delle disposizioni della legge 142/90, nonché delle leggi di riforma n. 59/97 e n. 127/97 che tendono a valorizzare, nell'ambito dei processi pianificatori, moduli procedurali improntati al modello della cooperazione sussidiaria.

Il P.T.C., quale primo strumento di pianificazione di area vasta della Provincia di Pesaro e Urbino, si propone il perseguimento dei seguenti obiettivi generali:

- promuovere concretamente, interagendo costruttivamente con altri strumenti di pianificazione e programmazione territoriale (vigenti o redigendi) dei vari Enti che hanno competenze sul territorio, una positiva e razionale coniugazione tra le ragioni dello sviluppo e quelle proprie delle risorse naturali, la cui tutela e valorizzazione sono riconosciuti come valori primari e fondamentali per il futuro della Comunità Provinciale;
- costruire un primo quadro conoscitivo complessivo delle caratteristiche socio-economiche, ambientali ed insediativo-infrastrutturali della realtà provinciale da arricchire e affinare con regolarità e costanza, attraverso il Sistema Informativo, al fine di elevare sempre più la coscienza collettiva dei problemi legati sia alla tutela Ambientale, sia alla organizzazione urbanistico – infrastrutturale del territorio, in modo da supportare con conoscenze adeguate i vari tavoli della copianificazione e/o concertazione programmatica interistituzionale.

Gli elaborati costitutivi del P.T.C. della Provincia di Pesaro e Urbino sono:

- le "Regole e criteri per la copianificazione" (elaborato n. 0);
- l' "Atlante della Matrice socio-economica" (elaborato n. 1);
- l' "Atlante della Matrice Ambientale" di rilevanza provinciale (elaborato n. 2);
- l' "Atlante della Matrice insediativo- infrastrutturale" di rilevanza provinciale (elaborato n. 3) con relativo allegato n. 3.1. denominato "Atlante della mobilità e del Trasporto Pubblico;
- il "Documento di indirizzo in materia di Pianificazione Urbanistica – criteri per l'adeguamento dei PRG al P.P.A.R. e per la definizione del progetto urbanistico" e relativi allegati (elaborato n. 4).

I tre "Atlanti" di cui sopra illustrano le problematiche proprie dei vari tematismi trattati attraverso specifiche rappresentazioni cartografiche accompagnate ciascuna da note descrittive.

Nel seguito è riportata una sintesi dei temi principali delineati dal quadro analitico diagnostico del Piano, con riferimento ai sistemi territoriali trattati negli Atlanti citati in precedenti

za. Sarà anzitutto presentato il sistema insediativo e infrastrutturale, quindi analizzato il sistema ambientale.

Il sistema insediativo provinciale è articolato in importanti centri urbani (Pesaro, Fano), ubicati nell'area costiera, ed in centri minori, collocati lungo i crinali e i versanti delle valli trasversali. Nello specifico, il PTC segnala, tra le infrastrutture viarie della fascia costiera, per il tratto in esame:

- *Autostrada A14*: è l'infrastruttura che assicura il collegamento a lunga percorrenza della Provincia con il Nord ed il Sud d'Italia.
- *SS16 Adriatica*: è uno degli assi viabilistici più importanti della provincia, in quanto interessa direttamente o indirettamente il 70% della popolazione provinciale e delle attività produttive insediate. Tuttavia l'attraversamento dei centri abitati di Pesaro e Fano comporta gravissimi problemi (inquinamento atmosferico ed acustico, sicurezza al transito, tempi di percorrenza), che richiedono un'urgente soluzione.
- *S 423 Urbinate*: è il collegamento storico della città di Urbino con la costa ma, per crescita dei centri lungo il suo asse, è diventata, per ampi tratti, una strada urbana a servizio anche di aree industriali di notevoli dimensioni. Nel tratto più a valle il traffico tende perciò a spostarsi sulla SP30 Montelabbate.
- *SP 30 Montelabbate*: costruita negli anni '70, va da Pesaro a Morciola di Colbordolo, dove si riconnette alla SS423, attraversando la complessa conurbazione della bassa valle del Fiume Foglia ove, come detto, ha sostituito la SS423 Urbinate. Lungo questa strada, o in sua prossimità, sono stati anche realizzati i più grandi insediamenti industriali della provincia. Sebbene un tempo presentasse un buon livello di servizio, oggi, a causa del continuo incremento del volume di traffico e delle funzioni localizzate in fregio, è sempre più congestionata.

In termini di mobilità, il PTC, sulla base di una approfondita indagine sia sullo stato di fatto che delle varie ipotesi progettuali formulate ai vari livelli, indica una serie di scelte, importanti e fattibili con diverse gradualità temporali, al fine di trasformare l'attuale sistema a "pettine" in un sistema a "rete" o a "maglia", che oltre a potenziare i collegamenti locali consenta alla Provincia adeguate relazioni funzionali con le realtà confinanti e non.

Nelle intenzioni del PTC il passaggio da una situazione infrastrutturale a "pettine" ad una rete infrastrutturale a "rete" potrà conseguirsi solo attraverso la soluzione di quattro questioni fondamentali:

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

Con la dizione "Corridoio Adriatico" s'intende un sistema di infrastrutture legate alla mobilità quali strade, ferrovie, porti, aeroporti ecc. che assicurano il collegamento delle regioni adriatiche tra loro e con i mercati dell'Europa centro orientale e del Mediterraneo. Per quel che riguarda la provincia di Pesaro e Urbino i principali elementi sono costituiti dalla SS. 16, dalla A14, dalla ferrovia Bologna - Pescara, e dal porto di Pesaro.

Lo studio di pre-fattibilità presentato dal coordinamento delle regioni adriatiche per la definizione di un progetto di nuova configurazione del corridoio adriatico, per quanto riguarda

la Regione Marche, ed in particolare la provincia in esame, prevede diversi interventi, tra i quali:

- realizzazione della terza corsia sulla A.14;
- apertura di nuovi caselli sulla A-14.

Il PTC sottolinea tuttavia come tali interventi inerenti gli aspetti viabilistici non siano i più adeguati dal punto di vista urbanistico-territoriale. Infatti la realizzazione di una terza corsia sulla autostrada non risolve, secondo gli obiettivi di piano, il problema dell'attraversamento dei centri abitati siti lungo la costa per i seguenti motivi:

- scarsa interconnessione della A-14 con la viabilità locale che, anche se verranno aumentati i caselli (per la Provincia di Pesaro e Urbino ne è previsto uno soltanto), di fatto ne impedisce l'utilizzo da parte del traffico intraprovinciale;
- commistione tra traffico a lunga percorrenza e traffico locale con accentuazione della sinistrosità dell'arteria;
- accentuazione di interferenze urbanistiche improprie, in quanto l'attuale tracciato è ormai interno ai centri abitati di Pesaro e Fano con conseguente aggravamento anche dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Pertanto, il PTC di Pesaro non include, nella definizione degli assetti infrastrutturali e viabilistici futuri, la previsione della terza corsia dell'A14, ritenendola non risolutiva in termini di criticità trasportistiche emerse.

Non essendo previsto, quindi, l'adeguamento dell'asse esistente dell'A14 alla terza corsia, il PTC non prevede a sua volta le relative opere compensative nel comune di Pesaro.

È opportuno sottolineare tuttavia che, come già premesso, con decreto direttoriale n.6839 in data 21.12.06, il Ministero delle Infrastrutture, nel constatare la raggiunta intesa tra Stato e Regione Marche, ai sensi dell'art.81 del DPR 24.07.1977 n.616 e s.m.i., ha autorizzato la realizzazione delle opere relative all'ampliamento alla terza corsia.

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

- Collegamento SS16 - SP80 - Tangenziale di Pesaro (intervento n. 21);
- Adeguamento collegamento SS423 - Pesaro Urbino (intervento n. 25).

In Figura 3-12 si riporta uno stralcio della tav.9A di progetto del P.T.C. (cfr. elaborato MAM-QPRM-006-007).

Il sistema ambientale trattato dal PTC della Provincia di Pesaro e Urbino individua gli ambiti di maggior valore ambientale, cui corrispondono diversi livelli di tutela, che risultano concentrati prevalentemente lungo la costa ed in corrispondenza dei corridoi fluviali. In particolare, nella fascia costiera della provincia di Pesaro e Urbino, sono individuate le seguenti risorse ambientali sottoposte a tutela:

- il parco naturale del Colle San Bartolo che si estende a partire dal confine con la provincia di Rimini e include parte dei territori dei comuni di Gabicce Mare, Gradara e Pesaro;
- tra i centri di Pesaro e Fano si individua l'ampia area vincolata ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs. 42/2004) che si sviluppa tra la costa (Monte Ardizio) e la valle del torrente Arzilla. Tale area collinare presenta un numero considerevole di beni

vincolati, per lo più ville e parchi, tra i quali si segnala l'Eremo di Monte Giove, che domina la valle del Metauro. Il PPAR identifica inoltre il litorale tra Pesaro e Fano, l'area dell'Eremo di Monte Giove, di interesse archeologico e il fondovalle del torrente Arzilla, Sito Bioltaly di interesse nazionale e regionale;

- la valle del Metauro è interessata da un esteso vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs. 42/2004), a cui il PPAR sovrappone ulteriori misure di tutela (sito Bioltaly lungo l'alveo e la gola del Metauro, area centuriata nel fondovalle compreso tra il fiume e il tracciato della strada Flaminia);
- il PTC rileva lungo tutto il tracciato dell'A14 la presenza di nuclei e beni di valore storico architettonico, perlopiù concentrati nel comune di Pesaro, nel quale risulta anche una segnalazione archeologica, in prossimità del nucleo di Novilara.

L'area vasta di interesse include Aree archeologiche sottoposte a vincolo L.1089/39, Aree centuriate, Aree sottoposte a vincolo L. 1089/39 nonché la Strada consolare Flaminia, come individuato dalla cartografia di piano Progetto matrice ambientale, riportata nella Figura 3-13 e negli elaborati grafici MAM-QPRM-006-007, quest'ultimo raffigurante la sovrapposizione rispetto ai tracciati viari di progetto.

Figura 3-12 PTC di Pesaro Urbino – Stralcio della Tavola 9A, Matrice Insediativo Infrastrutturale di progetto

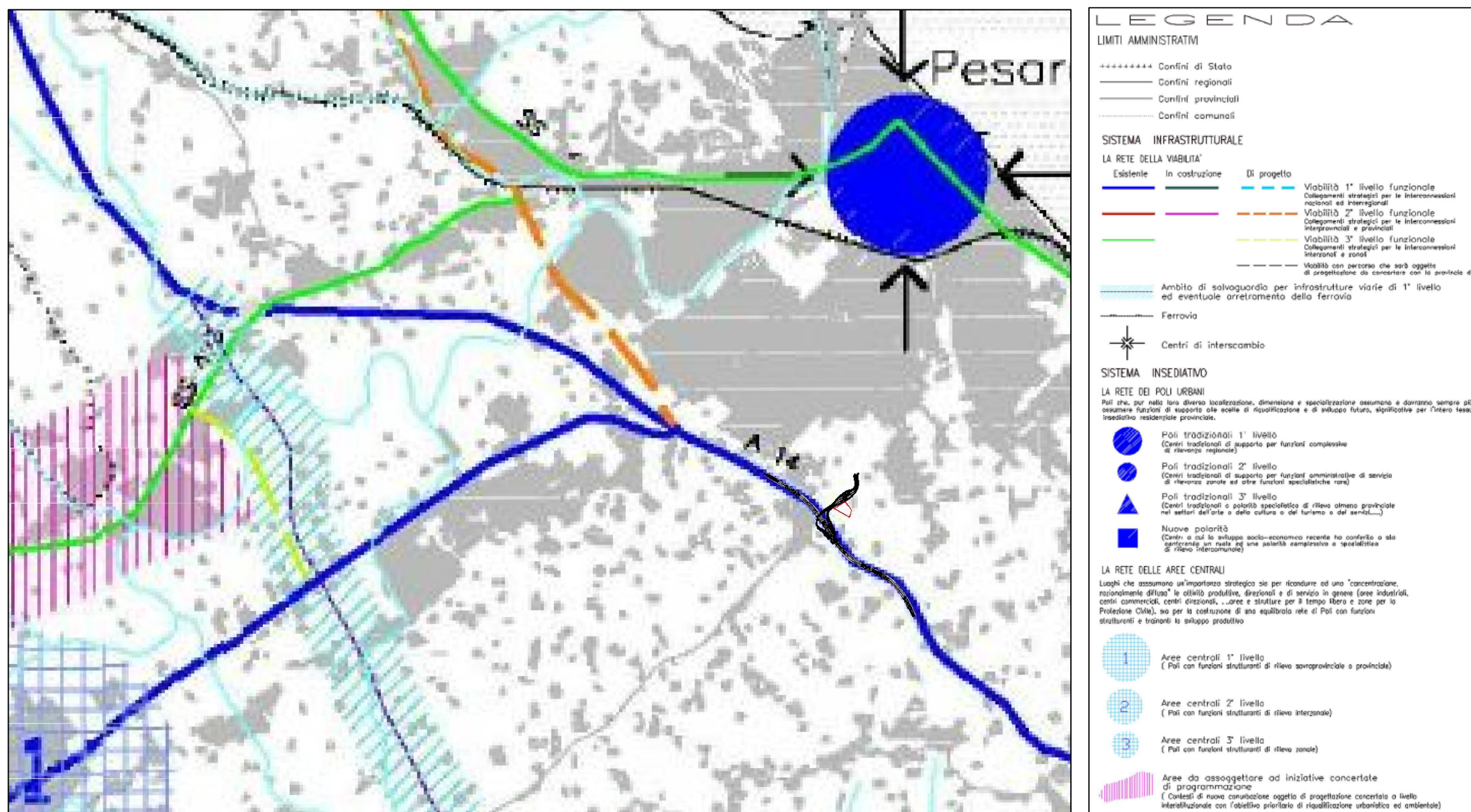


Figura 3-13 PTC di Pesaro Urbino – Stralcio della Tavola 5A, Matrice Ambientale di progetto



3.3.2 Programma Provinciale delle Attività Estrattive della Provincia di Pesaro-Urbino (PPAE)

Il Programma Provinciale delle Attività Estrattive della Provincia di Pesaro-Urbino è stato approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 109 del 20/10/2003.

Gli obiettivi del Programma si sostanziano in due aspetti principali:

- soddisfare i fabbisogni di materiali inerti individuati dal PRAE (Piano Regionale delle Attività Estrattive), in un quadro di sviluppo sostenibile;
- attuare un intervento globale di risanamento ambientale su tutto il territorio provinciale, da porre in essere sotto il controllo dell'ente pubblico, e che dia la possibilità di avviare una politica di recupero e valorizzazione paesistico-ambientale dei siti di cava e di ex cave in situazioni di degrado.

Il Programma Provinciale delle Attività Estrattive inoltre:

- definisce i bacini delle risorse potenzialmente estraibili;
- identifica i bacini estrattivi in relazione alla tipologia della risorsa;
- assegna ai bacini estrattivi le quantità massime di materiale estraibile;
- detta le norme per l'assegnazione dei quantitativi estraibili;
- completa il censimento delle cave dismesse da sottoporre a recupero ambientale;
- stabilisce norme e linee guida per la ricomposizione ed il recupero ambientale.

Il Programma è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione sulle condizioni vegetazionali, floristiche, faunistiche, pedologiche, idrogeologiche, geologiche, geomorfologiche nonché degli aspetti paesaggistici e storico-culturali del territorio provinciale;
- Relazione tecnico-illustrativa generale, corredata da elaborati grafici;
- Norme Tecniche di Attuazione;
- Norme per il recupero e riutilizzo di inerti da demolizione;
- Relazione sul sistema vincolistico in rapporto ai bacini estrattivi;
- Modalità e schemi per la realizzazione dei progetti di coltivazione, nonché per il recupero finale.

Il PPAE, in relazione a quanto definito dal PRAE, può autorizzare l'estrazione annuale massima di 1.779.000 mc. utili in banco di materiali di cava. Sulla base delle indicazioni dello stesso piano regionale e delle esigenze emerse da un confronto con gli operatori e da una funzionale realizzazione degli interventi, si riportano nel dettaglio i materiali ed i quantitativi autorizzabili distinti per tipologia di materiale:

- sabbia e ghiaia (mc. 670.000)
- argille aggregati argillosi e sabbiosi (mc. 284.000)
- arenaria (mc. 3.000)
- conglomerati (mc. 92.000)
- calcari massicci, stratificati e materiali detritici (mc. 631.000)
- gesso (mc. 80.000)
- calcari di prevalente uso ornamentale (mc. 19.000)

Il programma delle Opere Pubbliche stradali da realizzare nel medio-lungo periodo nella provincia di Pesaro e Urbino comprende molte opere che vanno da interventi di notevolissima portata a valenza nazionale o interregionale (1. SGC Grosseto-Fano; 2. Pedemontana delle Marche -Tratto Sassoferrato-Cagli; 3. A 14 Adriatica - potenziamento a 3 corsie per ogni senso di marcia o eventuale arretramento del tracciato in Provincia di Pesaro e Urbino; 4. Collegamento Pesaro-Urbino) a interventi più modesti a valenza provinciale che però incidono anch'essi in maniera elevata nel fabbisogno di inerti pregiati e non.

Tra le opere di valenza Provinciale e comunale, nel breve-medio periodo è previsto un intervento sulla Interquartieri di Pesaro: si tratta del 2° lotto della Interquartieri, la cui progettazione è stata definita e che avrebbe dovuto realizzarsi, secondo quanto riportato nel Programma, nel periodo 2004-2007. La sua incidenza, sia per i rilevati che per le opere d'arte, è abbastanza elevata per cui si ritiene necessario valutarla.

Il PPAE riporta una stima della necessità di materiali inerti utili alla realizzazione delle opere di cui sopra. Per la Interquartieri era previsto un fabbisogno complessivo di materiali inerti pari a 66.700 mc, così ripartito:

- pavimentazioni stradali: 10.200 mc
- fondazioni: 54.000 mc
- calcestruzzo: 2.500 mc

La verifica al dicembre 2009, circa lo stato di attuazione del PPAE (Programma Provinciale delle Attività Estrattive) e del PEAE (Programma Esecutivo delle Attività Estrattive), approvata dalla Giunta Provinciale con Deliberazione n. 406 del 22/12/2009, ha permesso di evidenziare, per le varie tipologie di materiali di cava, alcuni scostamenti in difetto tra i quantitativi massimi di materiali utili estraibili nell'arco decennale di efficacia del PPAE e i volumi assegnati e/o in fase di assegnazione sulla base dei progetti di sfruttamento pervenuti per i diversi poli estrattivi; i maggiori scostamenti in termini volumetrici sono riferiti ai calcari, ai conglomerati e alle ghiaie. Risulta pertanto necessario procedere ad una revisione degli strumenti di programmazione provinciale in materia di attività estrattive, mediante la redazione di una Variante Generale del PPAE e del PEAE; a tal proposito, sono state redatte le Linee di indirizzo e procedurali per la redazione della Variante Generale del PPAE e del PEAE, con presa d'atto della Giunta Provinciale nella seduta del 11/02/2010.

La cartografia di Piano contenuta all'interno del PPAE è stata realizzata con i dati del Catasto Cave aggiornati al 31 dicembre 2002, attraverso i quali è stato possibile fornire una "fotografia" più aggiornata della situazione delle attività estrattive provinciali.

Come riportato in Figura 3-14, la cava "Ca' Pagliarani" e la cava "Cà Ruggeri" (a circa 1,5 km), definite attiva dal PPAE, risultano attualmente classificate come inattive. L'unica cava attiva presente in prossimità degli interventi in progetto risulta essere la cava "Curia Vesovile" (a circa 2 Km), di cui in Tabella 3-1 si riportano le principali caratteristiche.

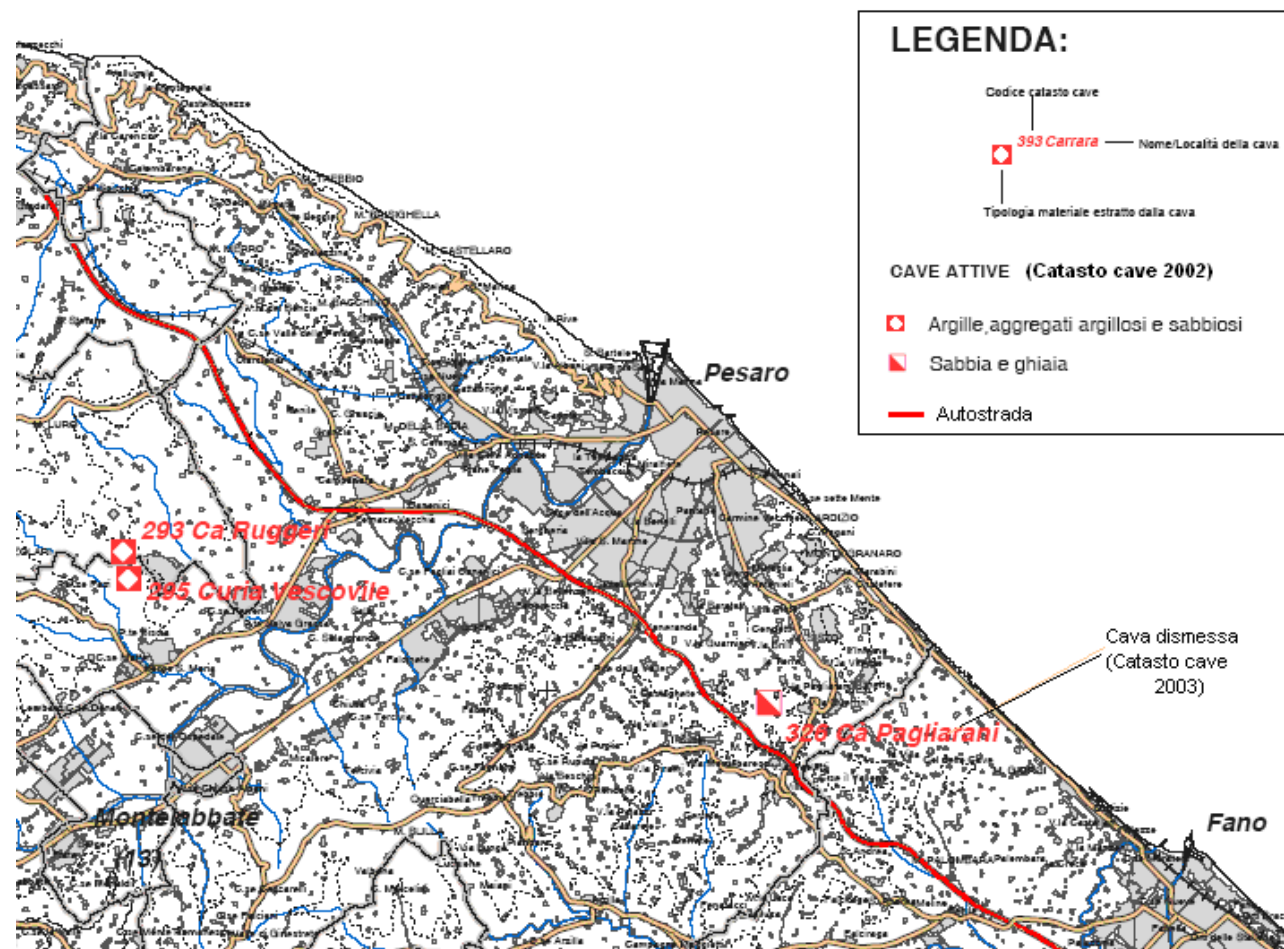


Figura 3-14 Stralcio della Carta dello stato di fatto delle attività estrattive - PPAE Pesaro-Urbino

Tabella 3-1 Caratteristiche della cave attiva Curia Vescovile - fonte: Catasto Cave 2003

Sito di cava	Ubicazione	Materiale coltivato	Quantitativi autorizzati	Volume residuo (al 2003)
Curia Vescovile	Comune di Pesaro	Argille, aggregati argillosi e sabbiosi	325.000 m ³	non definito

La carenza di poli estrattivi nella zona di intervento, aventi le caratteristiche richieste, determina la necessità di ricorrere ad una serie di poli esterni per gli approvvigionamenti. Nello specifico, il PPAE ha individuato, nel territorio del comune di Fano (PU), i seguenti poli estrattivi (di sabbia e ghiaia) denominati GH001 Falcineto-Torno, GH002 Tombaccia, GH003 Metaurilia, ai quali è stata attribuita una potenzialità estrattiva di 800.000 mc ciascuno, a circa 20-25 km dal luogo di utilizzo.

Essendo stati individuati i poli estrattivi destinati a fornire i quantitativi di materiale inerte pregiato e non, necessari per la realizzazione dell'intervento in esame, l'esecuzione dell'opera compensativa risulta coerente con le previsioni del PPAE. Si rimanda al Quadro di Riferimento Progettuale (cfr. elaborato MAM-QPGT-R) per la definizione dei fabbisogni e bilancio terre.

3.4 PIANIFICAZIONE LOCALE

La verifica della coerenza del progetto con le previsioni della Pianificazione urbanistica a livello locale è stata condotta attraverso un'analisi sugli strumenti, vigenti e adottati, in modo da classificare le destinazioni d'uso urbanistiche e i vincoli, evidenziarne i livelli di tutela nonché analizzarne i rapporti con l'opera in progetto.

Tutti gli interventi ricadono nel Comune di Pesaro e pertanto la fonte delle informazioni utilizzate è il Piano Regolatore Generale (PRG) vigente approvato con D.C.P. N.135 del 15/12/2003.

La metodologia di analisi si è basata sull'elaborazione di una cartografia derivata dal PRG e disponibile sul SIT del Comune di Pesaro (cfr. elaborati grafici MAM-QPRM-008-009), di seguito commentata e analizzata, che riporta le destinazioni d'uso previste dallo strumento urbanistico comunale.

3.4.1 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro (PRG)

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

- La strada dei quartieri (SD8).

Lo Schema Direttore La Strada dei quartieri (SD8) prevede la riqualificazione di un'importante asse urbano, uno dei tracciati che più fortemente contribuisce a definire la figura e la forma della città, lungo il quale si dispongono numerose attrezzature pubbliche ed interventi privati: tra le prime la Fiera, il Palasport ed il parco del Caprilino, tra i secondi la zona di ristrutturazione urbanistica di Largo Ascoli Piceno, il complesso di via Solferino e, più distanti, quelli di via degli Abeti, Santa Veneranda, Cattabrighe e nuovi insediamenti residenziali di Case Bruciate. La nuova Interquartieri porterà ad una diminuzione sensibile del traffico che attualmente insiste sulla strada dei quartieri, consentendo un suo uso più urbano. Fra i Progetti Norma compresi nello schema direttore risulta di interesse quello di "Santa Veneranda" (cfr. Figura 3-15).

Obiettivo del Progetto Norma "Santa Veneranda" è la riqualificazione di un'ampia area del quartiere di Santa Veneranda, situata tra l'Interquartieri e l'Autostrada, sulla quale è presente un edificio produttivo e i campi sportivi comunali. L'area rappresenta il naturale prolungamento del margine occidentale del "Cuneo Verde" ed è attraversata dal Rio Genica. L'accesso al comparto edificatorio è previsto dall'attuale via Bonini attraverso la quale si accede ad un sistema misto di tipo residenziale, terziario, turistico e sportivo, con percorsi pavimentati e quote di parcheggi pubblici. A fianco dell'intervento edilizio è prevista la realizzazione di un'ampia fascia di verde pubblico a protezione del Rio Genica. L'area dovrà essere articolata con l'obiettivo di rinaturalizzazione del corso del torrente e come cassa di espansione dello stesso Rio Genica.

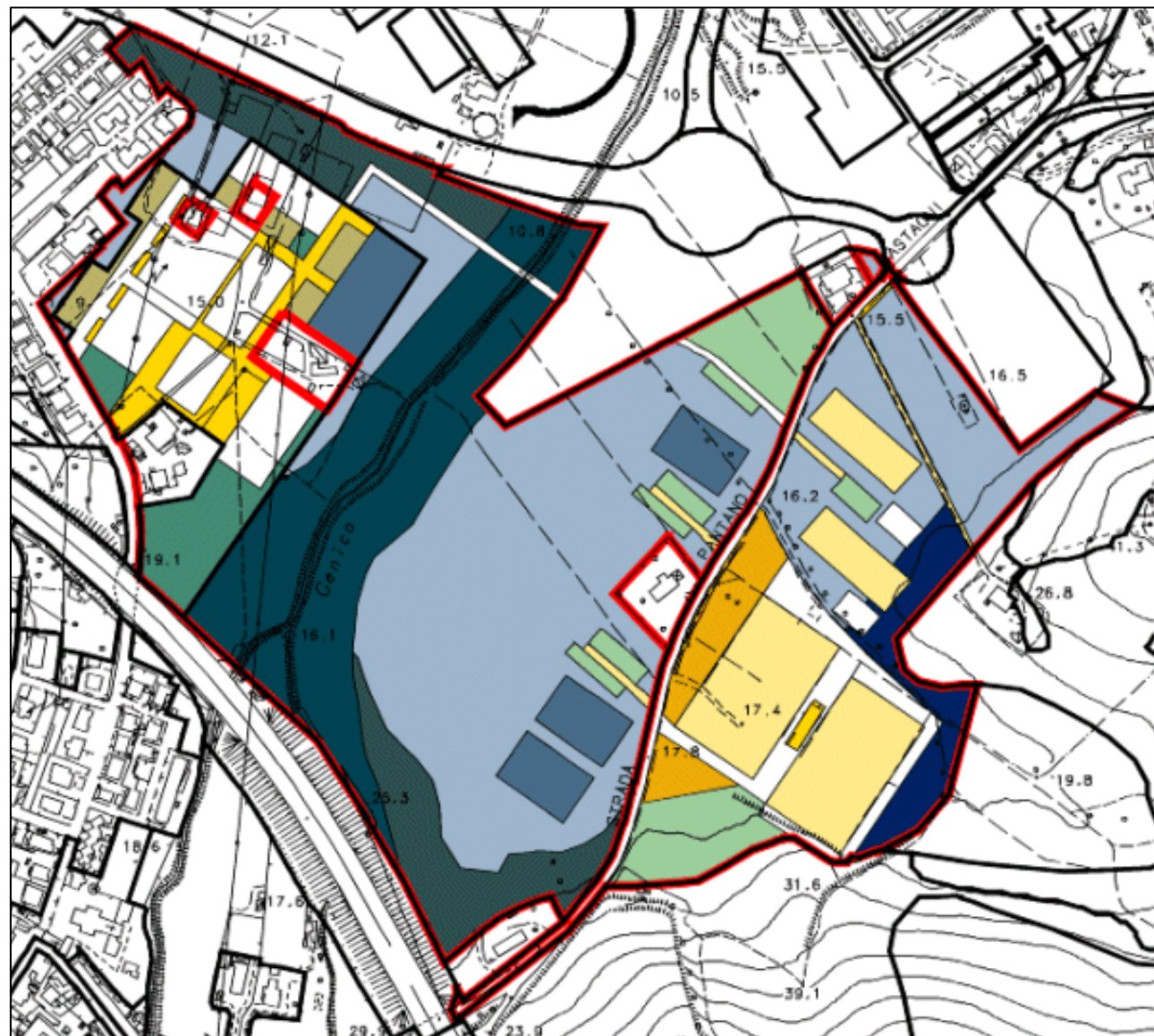


Figura 3-15 Progetto Norma 8.8 - Santa Veneranda

Il progetto del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud interessa prevalentemente una porzione di territorio che il PRG comunale indica come *Zona C*, che corrisponde alle parti di città nelle quali il processo di costruzione urbana non è ancora iniziato, ma è previsto dal Piano; in tali zone sono inoltre previsti gli interventi specificatamente indicati dai Progetti Norma (artt. 4.3.3.1 e 4.3.3.2 delle NTA del PRG).

L'ultimo tratto della viabilità di collegamento tra la stazione di esazione e l'esistente rotatoria di intersezione tra via Pertini e via Lungo Genica ricade in un'area classificata come *Zona B*, ovvero quelle parti della città nelle quali il processo di costruzione non può ancora considerarsi concluso per la presenza di numerose parti edificabili, ma non ancora edificate od adeguatamente attrezzate; in tali zone sono previsti interventi specificatamente previsti dai Progetti Norma (artt. 4.3.2.1 e 4.3.2.2 delle NTA del PRG);

Infine, la rampa di immissione in A14 direzione Taranto ricade in *Zona F*, che corrisponde a quelle parti di città e di territorio che il Piano riserva per attrezzature urbane. Sulla base

di quanto riportato all'art. 4.3.6.2 delle NTA del PRG, "nelle zone *F* sono previsti gli interventi specificatamente previsti dai Progetti Norma e gli interventi di restauro, risanamento conservativo, ristrutturazione vincolata, ristrutturazione e demolizione senza ricostruzione, oltre ad interventi di nuova edificazione".

Le zone sopra descritte ricadono all'interno del sub-sistema *Ambito V3.2*: aree pianeggianti di continuità tra contesto urbano ed agricolo, ovvero aree libere contigue spesso in prossimità di un corso d'acqua che realizzano la connessione tra il territorio extraurbano e l'ambiente urbano, concorrendo al riequilibrio dei caratteri di impermeabilizzazione e desertificazione biologica del territorio diffusamente urbanizzato. In questo ambito saranno favoriti gli interventi di manutenzione finalizzati alla difesa del suolo, dell'acqua e della vegetazione, nonché gli interventi di potenziamento della copertura vegetazionale naturale (art. 4.3.5.11 delle NTA del PRG).

La corsia di immissione autostradale interessa marginalmente anche un ambito indicato dal PRG comunale come *Zona E* che corrisponde alle parti di territorio destinate alle attività agricole (artt. 4.3.5.1 e 4.3.5.2 delle NTA del PRG)

Tale zona ricade, per questa porzione di territorio, all'interno del sub-sistema *Ambito V5.1*: terreni coltivati su substrato arenaceo-marnoso; su tali terreni i dissesti idrogeologici sono da considerare per lo più potenziali in quanto rappresentati da paleofrane stabilizzate e/o quiescenti che possono essere riattivate da interventi di trasformazione del suolo senza attuazione di opere di stabilizzazione dei versanti. In queste aree sono da favorire gli interventi di mantenimento della copertura vegetale e dell'efficienza della rete di drenaggio superficiale (Art. 3.4.1.1 delle NTA del PRG).

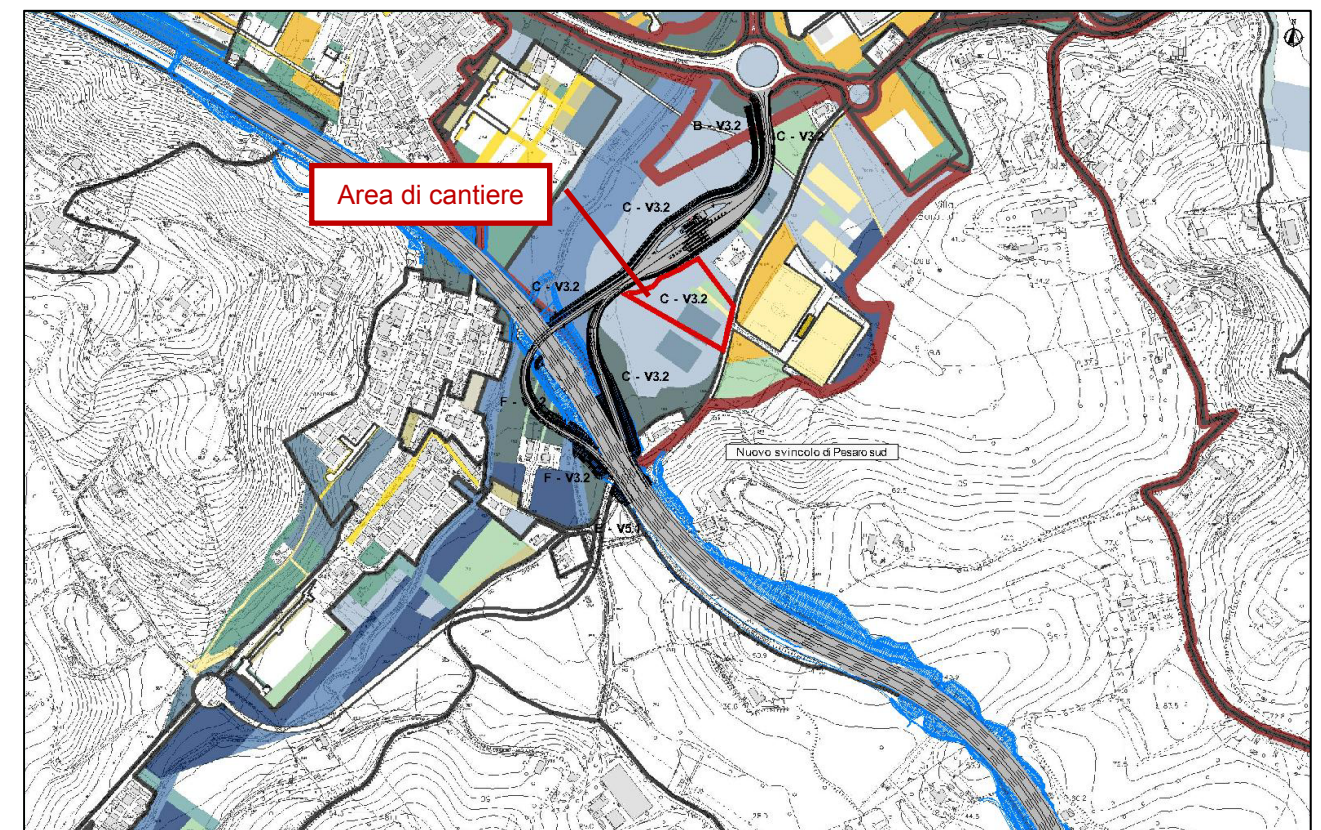


Figura 3-16 Stralcio della zonizzazione del PRG

Il PRG individua inoltre alcuni ambiti soggetti a *Progetto di suolo*, cioè l'insieme degli interventi e delle opere che modificano lo stato e i caratteri del suolo calpestabile pubblico, d'uso pubblico o privato ridefinendone il disegno e gli usi. Gli interventi previsti dal progetto di suolo consistono nella sistemazione delle aree non edificate attraverso opere di piantumazione, pavimentazione e trattamento del terreno (art. 2.2.1.8 delle NTA del PRG). Gli elementi semplici, vegetazionali ed artificiali, che possono essere utilizzati nella realizzazione degli spazi aperti sono: prati, filari, siepi, arbusteti e cespuglieti, formazioni boschive, aree permeabili, aree semipermeabili, aree pavimentate, spazi attrezzati, percorsi pedonali, percorsi ciclabili, percorsi ciclopedonali, carreggiate stradali. La combinazione degli elementi semplici dà luogo alla formazione di elementi complessi e specifica i caratteri e la conformazione di spazi aperti di interesse collettivo destinati a parchi e giardini, ad orti urbani, ad impianti sportivi scoperti, a piazze, a parcheggi a raso, ad attrezzature balneari, a strade. Elementi semplici ed elementi complessi sono materiali di costruzione dello spazio aperto pubblico e più in generale di quello ad uso collettivo (art. 3.2.1.1 delle NTA del PRG).

PROGETTO DI SUOLO:

	arce - arbusteto, cespuglieto
	mb - massa boschiva
	bv - barriera vegetale
	fr - fascia ripariale
	pr - prato
	pa - prato arborato
	praser - prato con imp. arb. a sesto regolare
	ape - area permeabile
	apa - area permeabile alberata
	ase - area semipermeabile
	asa - area semipermeabile alberata
	apv - area pavimentata
	apal - area pavimentata alberata
	sa - spazi aperti attrezzati

Figura 3-17 Legenda degli elementi semplici del “Progetto di suolo”

L'area di intervento interessa ambiti sottoposti a Progetto di suolo; nello specifico gli interventi previsti dal PRG nell'area insediata dal progetto del nuovo svincolo sono riconducibili principalmente a fr-fascia ripariale, bv-barriera vegetale e pr-prato (cfr. Figura 3-6 e Figura 3-7).

Aree di cantiere

Un ulteriore approfondimento è stato eseguito in merito all'area di cantiere funzionale alla realizzazione dell'opera; nello specifico, viene messa in relazione l'area di cantiere CA04 con le destinazioni funzionali definite dal PRG per quelle porzioni di territorio occupate da quest'ultima.

L'area di cantiere, ubicata a nord dell'autostrada A14 in adiacenza della strada Pantano Castagni (cfr. Figura 3-16), interessa un ambito che il PRG classifica come *Zona C*, precedentemente descritta. Sulla base di quanto riportato all'art. 4.3.3.2 delle NTA del PRG sopra richiamato,

in tali zone sono previsti gli interventi specificatamente indicati dai Progetti Norma. Nello specifico l'area è interessata dal Progetto Norma 8.8 “Santa Veneranda” (cfr. Figura 3-15), nell'ambito del quale è prevista la riqualificazione di un'ampia area del quartiere di Santa Veneranda, situata tra l'Interquartieri e l'Autostrada A14.

Il cantiere ricade, inoltre, all'interno del sub-sistema *Ambito V3.2: aree pianeggianti di continuità tra contesto urbano ed agricolo*, precedentemente descritto.

Conclusioni

Il progetto del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud, proposto in questa sede, non rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del PRG del Comune di Pesaro; infatti il Piano non ne riporta la previsione nella relativa cartografia.

Come precedentemente emerso, l'ambito di studio rientra nell'area interessata dal Progetto Norma 8.8 “Santa Veneranda”. Obiettivo del Progetto è la riqualificazione di un'ampia area del quartiere di Santa Veneranda, situata tra l'Interquartieri e l'Autostrada A14. L'area rappresenta il naturale prolungamento del margine occidentale del “Parco del Cuneo Verde” (Progetto Norma 9.2) ed è attraversata dal Rio Genica, a protezione del quale è prevista la realizzazione di un'ampia fascia di verde pubblico con l'obiettivo di rinaturalizzazione del corso d'acqua e come cassa di espansione dello stesso Rio Genica.

La figura seguente mostra la planimetria del progetto delle casse di espansione del Rio Genica redatto dalla Provincia di Pesaro-Urbino. Il nuovo svincolo in progetto non andrà ad occupare porzioni di territorio destinate alle casse di espansione (retino azzurro), e nello specifico alla cassa di espansione n.4, ubicandosi al margine della stessa.

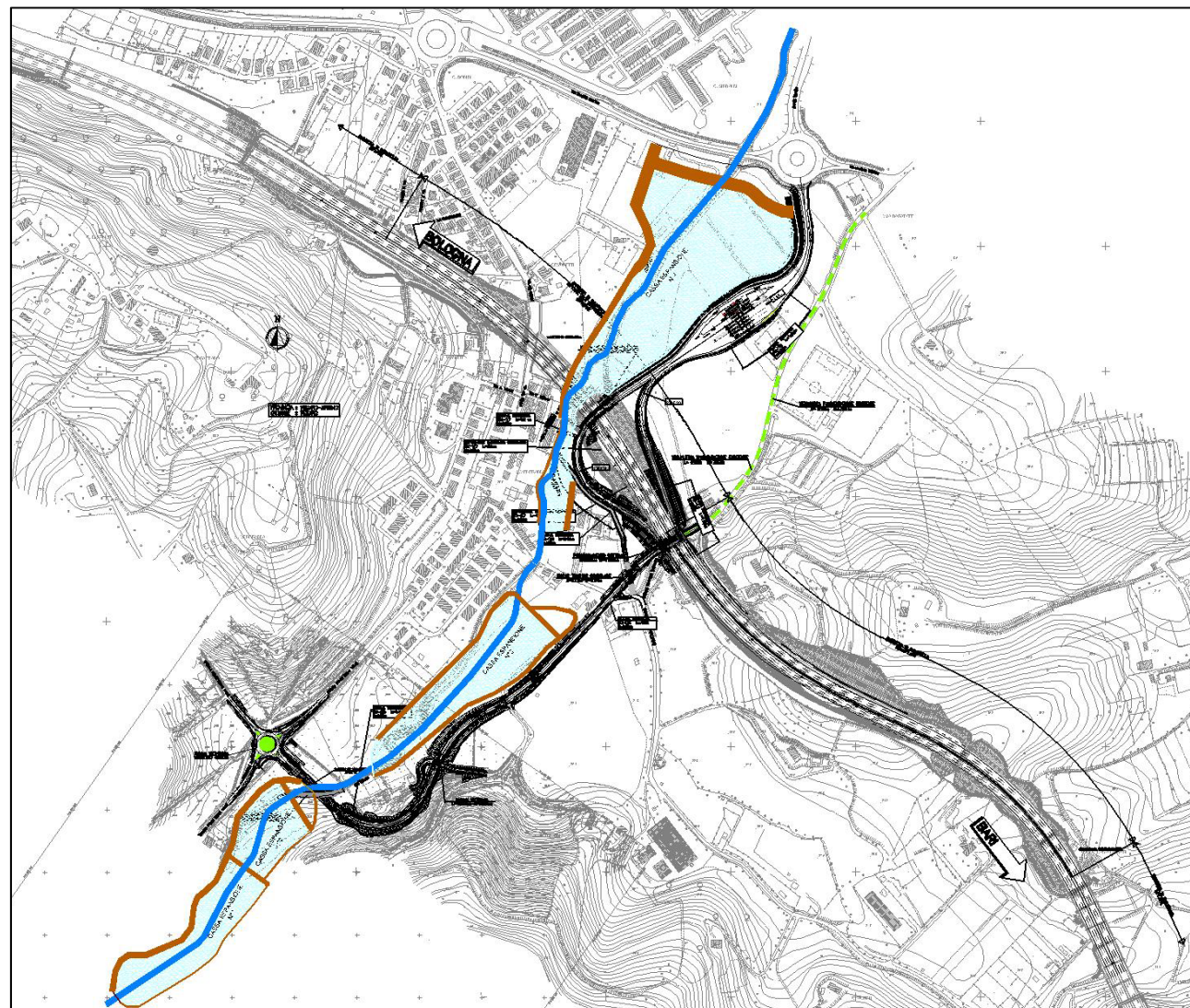


Figura 3-18 Planimetria casse di espansione Rio Genica

3.5 IL SISTEMA DEI VINCOLI

Il territorio provinciale e regionale è interessato da una pluralità di vincoli e indirizzi di tutela ambientale, definiti con azioni diverse da differenti istituzioni; spesso tali vincoli sono concorrenti sulle stesse aree e persistono pertanto su questi territori regimi autorizzativi diversi affidati a livelli istituzionali e di governo differenti. Il sistema dei vincoli ha sicuramente, dal punto di vista culturale e politico, un significato positivo: rappresenta infatti il mutato sentire delle istituzioni e delle comunità rispetto al territorio ed alla naturalità, acquisita come valore collettivo su cui viene posta attenzione attraverso azioni di tutela.

La verifica della coerenza del progetto rispetto ai Vincoli Territoriali, Paesaggistici e Storico Culturali è stata condotta attraverso un'analisi sugli strumenti, vigenti e adottati, in modo da classificare i vincoli, evidenziarne i livelli di tutela nonché analizzarne i rapporti con l'opera in progetto.

La metodologia di analisi si è basata sull'elaborazione di una cartografia derivata dal PRG vigente (cfr. elaborati grafici MAM-QPRM-010-011), di seguito commentata ed analizzata, che riporta i vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

Un'ulteriore analisi è stata condotta relativamente al sistema dei pozzi pubblici ad uso idropotabile; dall'analisi degli strumenti urbanistici comunali non emergono interferenze con le aree di salvaguardia dei pozzi pubblici ad uso acquedottistico.

3.5.1 I vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

La prima legge organica a livello nazionale inerente la protezione delle bellezze naturali è stata la L. 1497 del 1939 - *Norme sulla protezione delle Bellezze Naturali* (ora sostituita dalla Parte III del D.Lgs. 42/04), sulla cui disciplina si sono innestate successivamente le disposizioni dell'art. 82 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, che attribuiscono alle regioni la delega delle funzioni amministrative esercitate dagli organi periferici dello Stato "per la protezione delle bellezze naturali, per quanto attiene alla loro individuazione e alla loro tutela". La legge 1497/39 si basa su di una concezione essenzialmente estetica dell'oggetto paesaggistico e riguarda singoli beni, o bellezze d'insieme.

Due sono le categorie di beni che rientrano nella tutela paesaggistica:

- i beni vincolati con provvedimento ministeriale o regionale di "dichiarazione di notevole interesse pubblico" ai sensi dell'art. 139, cioè le bellezze individue e le bellezze d'insieme (si tratta delle categorie già previste dall'art. 1 della L. 1497/39);
- i beni vincolati in forza di legge di cui all'art. 146 (previsione che deriva dalla L. 431/85), cioè quelli che insistono su fasce o aree geografiche prevalentemente di tipo fisico per le quali la legge stessa riconosce la necessità di una tutela.

Il SITAP, Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico è una banca dati a riferimento geografico su scala nazionale per la tutela dei beni paesaggistici, nella quale sono catalogate le aree sottoposte a vincolo paesaggistico dichiarate di notevole interesse pubblico dalla legge n. 1497 del 1939 e dalla legge n. 431 del 1985 (oggi ricomprese nel Decreto Legislativo numero 42 del 22 gennaio 2004 e successive modifiche e integrazioni). Il D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. rappresenta il Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137.

Dalla consultazione della relativa banca dati, si è potuto ricavare l'estensione delle aree vincolate interessate dal progetto, come riportato nella figura seguente.



Figura 3-19 Banca dati SITAP: aree sottoposte a vincolo

Nello specifico, lo svincolo in progetto interferisce con la fascia di rispetto fluviale del Rio Genica, il quale risulta iscritto negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, e tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c, del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. e lo smaltimento delle acque di dilavamento.

Come emerge dal seguente stralcio relativo alla "Carta dei vincoli" del PRG del comune di Pesaro, gli ambiti tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 sono i medesimi individuati dal SITAP.

Una parte dell'area di cantiere CA04 interferisce con tali fasce di tutela; nello specifico viene interessata una porzione dell'area adibita a cantiere operativo ed una porzione dell'area adibita ad area di deposito temporaneo del materiale provenienti dagli scavi.

A tal proposito è opportuno segnalare che l'area sarà pavimentata e corredata di impianto per la regimazione e lo smaltimento delle acque di dilavamento.

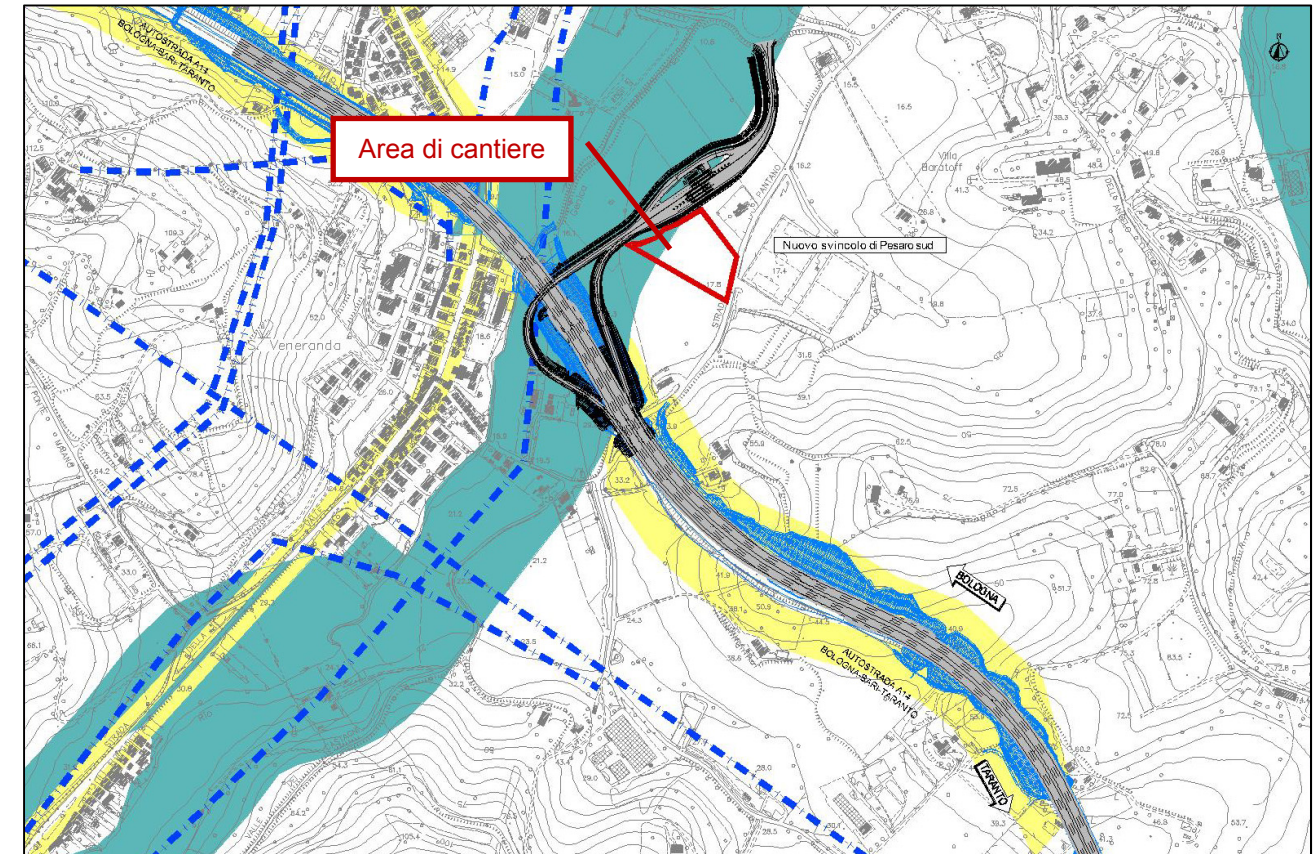


Figura 3-20 Stralcio della Carta dei vincoli del PRG

Tale condizione di parziale interferenza impone la redazione della *Relazione paesaggistica* ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005. Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato pertanto redatto includendo anche i contenuti richiesti per la Relazione Paesaggistica dal DPCM 12/12/2005.

Alla luce di quanto detto, allo stato attuale della progettazione e in ragione degli ulteriori approfondimenti sviluppati all'interno del presente studio, è possibile affermare che non esistono elementi di incompatibilità tali da pregiudicare la realizzazione delle opere in progetto.

3.5.2 Parchi e Aree Protette

Nell'area di studio si rilevano:

- il Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo, che si estende per circa 1.600 ettari e si sviluppa nell'area costiera dei comuni di Gabicce Mare e Pesaro;
- aree della Rete Natura 2000, direttiva Habitat e direttiva uccelli:
 - Sito di Interesse Comunitario (SIC) "Colle San Bartolo" (IT5310006), nei comuni di Gabicce Mare e Pesaro;
 - SIC "Selva di S. Nicola" (IT5310009), nel comune di Pesaro;
 - SIC "Litorale della Baia del Re" (IT5310007), nel comune di Fano;
 - SIC "Corso dell'Arzilla" (IT5310008), nei comuni di Fano e Pesaro;
 - Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Colle San Bartolo e Litorale Pesarese" (IT5310024), nei comuni di Fano, Gabicce Mare, Gradara e Pesaro;

- L'Oasi Faunistica Ardzio – San Bartolo, nel comune di Pesaro.
In Figura 3-21 vengono riportati i perimetri delle aree protette

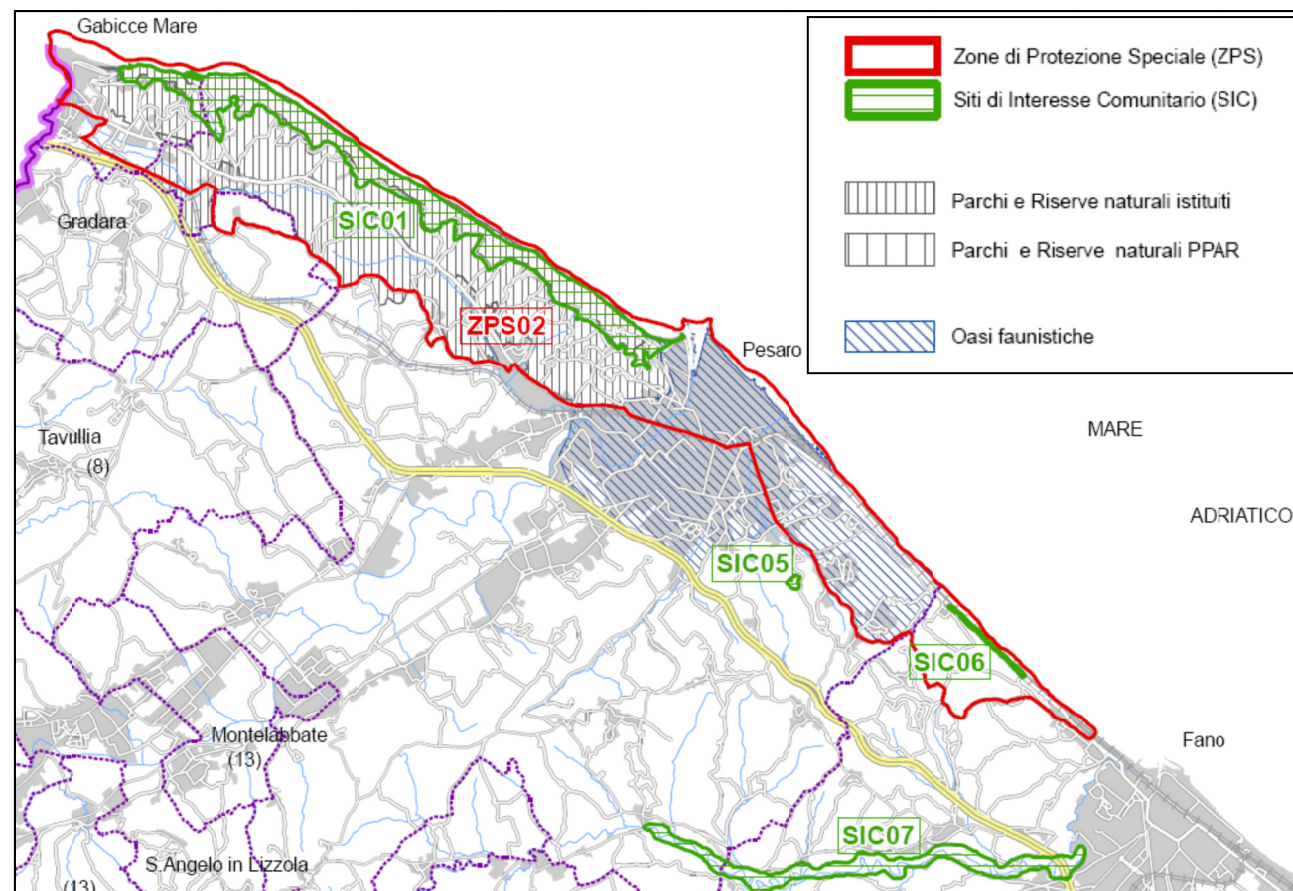


Figura 3-21 Ubicazione Aree Protette

Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo

Il Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo è una delle quattro riserve della regione Marche. È stato istituito nel 1994 ed è situato a ridosso della costa adriatica nella provincia di Pesaro e Urbino. Il Parco ha una superficie totale di circa 1.600 ettari e comprende la dorsale collinare che dal porto di Pesaro si estende fino a Gabicce Mare, costituendo il primo promontorio che affaccia sulla costa adriatica provenendo dal Nord dell'Italia.

Il territorio del Parco e l'area limitrofa presentano un mosaico ambientale piuttosto eterogeneo, in cui si trovano associazioni vegetali molto diversificate, legate alle diverse caratteristiche delle singole zone, nonché dipendenti dall'azione antropica.

Pur nella complessità del territorio si possono riconoscere due macro-aree ben distinte dal punto di vista paesaggistico ed ambientale:

- l'area compresa tra la Strada Statale n.16 Adriatica e la Strada Provinciale n.44 "Panoramica";
- l'area che si estende tra la Strada Provinciale "Panoramica" e la costa.

La prima è costituita da un territorio rurale, che costituisce quasi il 60% del San Bartolo, il cui uso è prettamente agricolo. Nei campi i seminativi (cereali autunno-vernini) si alternano

a colture foraggere (erba medica), a vigneti e a qualche oliveto. I campi sono ornati da siepi alberate e arbusti, che arricchiscono la gradevolezza del paesaggio rurale, già avvalorato da ville e prestigiosi castelli.

La seconda area, dal punto di vista ambientale e naturalistico, è l'ambito più interessante e vulnerabile dell'intero Parco e coincide, per gran parte, con il territorio dell'Area Floristica della falesia tra Gabicce e Pesaro. Sia la falesia che la sottostante spiaggia costituiscono aree naturali di grande pregio, essendo caratterizzate da peculiarità di carattere geomorfologico, vegetazionale e faunistico di assoluto rilievo. Il tratto di costa alta, a falesia viva, rappresenta infatti una visione rara in tutto l'Adriatico.

Il Parco Naturale del Monte San Bartolo è dotato di un proprio Piano del Parco, che è stato approvato e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Marche n. 104 del 12/12/2011 e che rappresenta uno strumento fondamentale per il conseguimento delle finalità a cui è preposto l'Ente Parco. In particolare, ai sensi dell'art. 12 della L.394/91, così come modificata dalla L. 426/98 e in coerenza con l'art.15 della L.R. 15/94 modificata dalla L. R. n. 14/2004, è preordinato:

1. alla tutela dei valori naturalistici, paesaggistici ed ambientali;
2. alla realizzazione di un equilibrato rapporto tra attività economiche ed ecosistema.

L'Area protetta riveste grande importanza per la presenza anche di:

- aree archeologiche in località Colombarone;
- zone di protezione ambientale (ZPS) tra i comuni di Gabicce Mare e Pesaro;
- edifici storici e ville rinascimentali nei centri medievali di Gabicce Alta, Casteldimezzo, Fiorenzuola;
- strade panoramiche ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 trae origine dalla Direttiva denominata "Habitat" n. 43 del 1992 - "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche" dell'Unione Europea, modificata dalla Direttiva n. 62 del 1997 "Direttiva del Consiglio recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche". La rete ecologica Natura 2000 risulta costituita da aree di particolare pregio naturalistico, i Siti di Importanza Comunitaria (SIC), designate sulla base della distribuzione e significatività biogeografica degli habitat elencati nell'Allegato I e delle specie di cui all'Allegato II della Direttiva "Habitat", e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite lungo le rotte di migrazione dell'avifauna e previste dalla Direttiva denominata "Uccelli" n. 409 del 1979 - "Conservazione degli uccelli selvatici" - (poi riprese dalla Direttiva 92/43/CE "Habitat" per l'introduzione di metodologie applicative). L'Italia ha recepito tali normative europee attraverso il Decreto del Presidente della Repubblica n.° 357 dell'08/09/1997 "Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", poi modificato dal Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/01/1999 "Modificazioni degli allegati A e B del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, in attuazione della direttiva 97/62/CE del Consiglio, recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CE" e dal Decreto del Presidente della Repubblica

ca n. 120 del 12/03/2003 “Regolamento recante modificazioni ed integrazioni del D.P.R. 357/97”.

Nell'intorno del territorio interessato dal progetto sono presenti un'area ZPS e quattro aree SIC, rappresentate in Figura 3-21 e definite in Tabella 3-2.

Tabella 3-2 Definizione Aree Rete Natura 2000

Tipo	Codice	Denominazione	Comuni	Distanza approx
SIC	IT5310009	Selva di San Nicola	Pesaro	circa 1,5 km
ZPS	IT5310024	Colle San Bartolo e Litorale Pesarese	Fano, Gabicce Mare, Gradara, Pesaro	circa 1,7 km
SIC	IT5310006	Colle San Bartolo	Pesaro, Gabicce Mare	circa 3,5 km
SIC	IT5310007	Litorale della Baia del Re	Fano	circa 4,7 km
SIC	IT5310008	Corso dell'Arzilla	Fano, Pesaro	circa 4,8 km

Qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetto, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso, deve essere sottoposto ad una “valutazione d'incidenza”. Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di piani e progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

L'art. 5 del DPR 357/97 e successive modifiche e integrazioni riporta che:

“...4. Per i progetti assoggettati a procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 210 del 7 settembre 1996, e successive modificazioni ed integrazioni, che interessano proposti siti di importanza comunitaria, siti di importanza comunitaria e zone speciali di conservazione, come definiti dal presente regolamento, la valutazione di incidenza è ricompresa nell'ambito della predetta procedura che, in tal caso, considera anche gli effetti diretti ed indiretti dei progetti sugli habitat e sulle specie per i quali detti siti e zone sono stati individuati. A tale fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere gli elementi relativi alla compatibilità del progetto con le finalità conservative previste dal presente regolamento, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato G...”

Le aree vincolate della Rete Natura 2000, riportate in tabella, non vengono interferite dal progetto e sono ubicate a distanze maggiori di 1 km dall'intervento.

Per questo motivo si ritiene che il progetto non porti incidenza significativa sui siti vincolati, e non è quindi necessario redigere alcuna Valutazione di Incidenza.

Oasi Faunistica Ardizio – San Bartolo

L'Oasi Faunistica Ardizio – San Bartolo, nel comune di Pesaro, si estende per 1718 ha e occupa il 13,59 % della superficie comunale.

La suddetta oasi costituisce un nodo della Rete Ecologica della regione Marche ed è compresa parzialmente nel SIC IT5310006 “Colle San Bartolo” e per buona parte nella ZPS IT5310024 “Colle San Bartolo e litorale pesarese”.

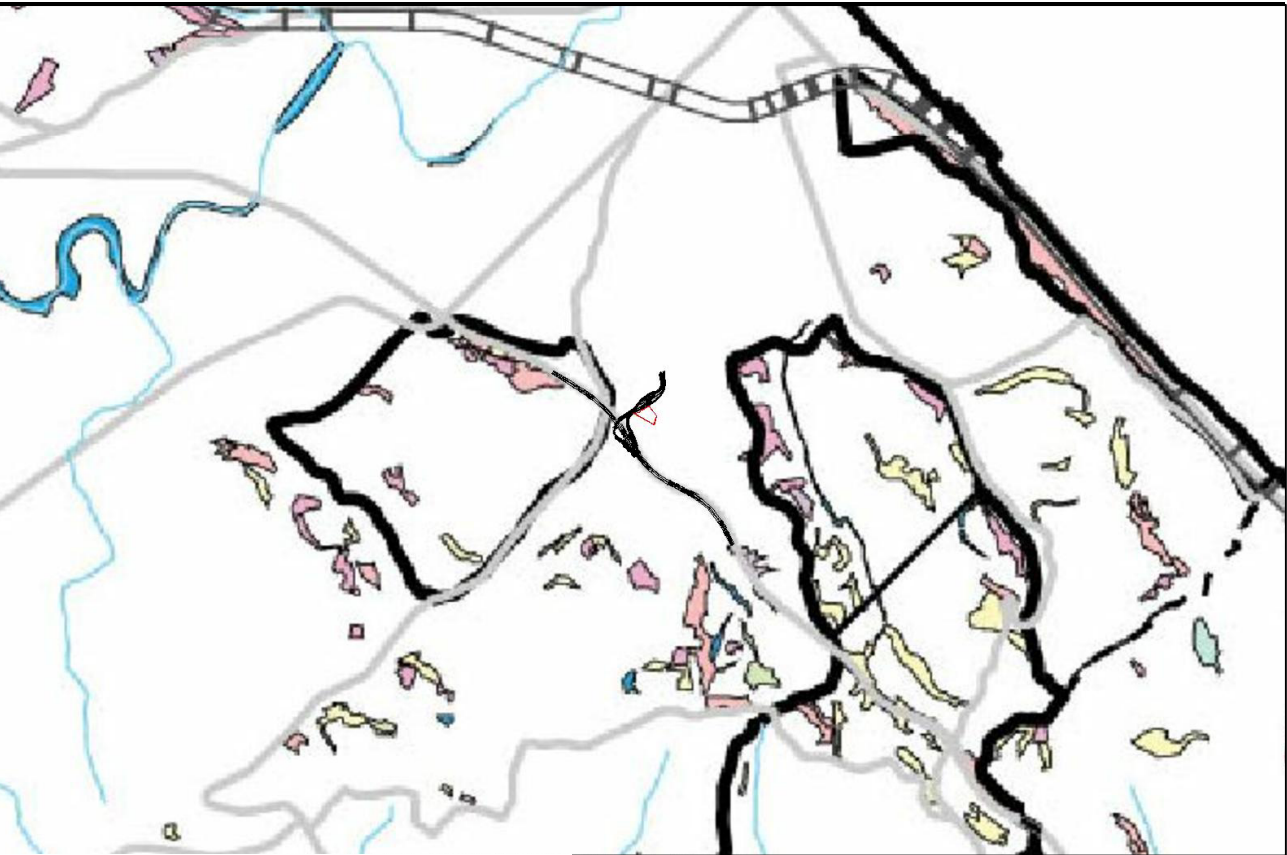
Dall'analisi della cartografia tematica di riferimento emerge che il progetto non interferisce con l'area protetta in questione.

3.5.3 Il vincolo idrogeologico

Il Vincolo Idrogeologico, istituito con il R.D.L. 30 dicembre 1923 n. 3267, ha come scopo principale quello di preservare l'ambiente fisico e quindi di impedire forme di utilizzazione che possano determinare denudazione, innesco di fenomeni erosivi, perdita di stabilità, turbamento del regime delle acque ecc., con possibilità di danno pubblico. Partendo da questo presupposto detto Vincolo, in generale, non preclude la possibilità di intervenire sul territorio. Le autorizzazioni non vengono rilasciate quando esistono situazioni di dissesto reale, se non per la bonifica del dissesto stesso o quando l'intervento richiesto può produrre i danni di cui all'art. 1 del R.D.L. 3267/23:

“Sono sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme di cui agli articoli 7, 8 e 9 possono con danno pubblico subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque.”

Dall'analisi della cartografia tematica “Delimitazione Vincolo Idrogeologico” della provincia di Pesaro-Urbino, è emerso che l'intervento oggetto del presente studio non ricade all'interno di tali delimitazioni (cfr. Figura 3-22).



VINCOLO IDROGEOLOGICO (R.D.L. 3267/23)

DELIMITAZIONE DEL VINCOLO IDROGEOLOGICO

Figura 3-22 Vincolo idrogeologico R.D. 3267/1923

3.6 SINTESI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE VIGENTI

Nel capitolo relativo all'inquadramento programmatico è stato ricostruito lo scenario programmatico e pianificatorio dell'ambito territoriale interessato dal progetto e sono state analizzate le interazioni che intercorrono tra l'intervento proposto e gli atti e/o strumenti vigenti. E' stata inoltre verificata la conformità del progetto con le norme ambientali e i vincoli da esse derivati.

La seguente Tabella riporta una valutazione di sintesi della conformità del progetto con ciascuno strumento di programmazione e pianificazione analizzato.

Tabella 3-3 Livelli di Pianificazione e Strumenti Analizzati

Documento	Conformità/ eventuali disarmonie
Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT)	L'intervento in progetto risponde pienamente alle intenzionalità strategiche promosse dal PGT, in termini di: • adeguamento delle caratteristiche funzionali per la realizzazione del corridoio longitudinale adriatico; • garanzia dei livelli di qualità del servizio di trasporto e di accessibilità adeguati; • incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità.
Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT)	L'intervento in progetto risponde alle strategie indicate dal PIT, che ritiene indispensabile migliorare il funzionamento del sistema locale di mobilità, in particolare • potenziando le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi delle reti locali, mirando ad una decisa azione di reinfrustrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico; è in questo contesto che emerge la richiesta di apertura di nuovi caselli; • provvedendo all'individuazione di tracciati alternativi per i centri più congestionati.
Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) della Regione Marche	L'intervento in progetto interferisce con la fascia di rispetto di un <i>corso d'acqua</i> vincolato (Rio Genica). Inoltre, il progetto intercetta un'Area B di rilevante valore. I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere ininfluenza il potenziale impatto dell'intervento sullo stato di qualità del corpo idrico presente nell'area di studio.
Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale (Regione Marche)	L'intervento in progetto risulta ammissibile in aree soggette a rischio esondazione (ai sensi dell'art.9 delle NTA del PAI). Gli interventi di sistemazione idraulica previsti devono essere finalizzati ad evitare o minimizzare i problemi di stabilità dell'alveo e delle strutture poste in esso.
Piano di tutela delle acque (PTA) della Regione Marche	I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere ininfluenza il potenziale impatto dell'intervento sullo stato di qualità dei corpi idrici nell'area di studio, consentendo agli interventi in progetto di mantenersi in rapporti di coerenza con gli obiettivi di tutela del PTA.
Piano Regionale delle Attività Estrattive (PRAE) della Regione Marche	Essendo stati individuati i poli estrattivi destinati a fornire i quantitativi di materiale inerte pregiato e non, necessari per la realizzazione degli interventi in progetto, l'esecuzione delle opere compensative risulta coerente con le previsioni del PRAE.
Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Pesaro Urbino	Secondo gli obiettivi del PTC, l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'A14, oltre a non essere adeguato dal punto di vista urbanistico-territoriale, non risolve il problema dell'attraversamento dei centri abitati siti lungo la costa, per i

	seguenti motivi: - scarsa interconnessione della A-14 con la viabilità locale che, anche se verranno aumentati i caselli (per la Provincia di Pesaro e Urbino ne è previsto uno soltanto), di fatto ne impedisce l'utilizzo da parte del traffico intraprovinciale; - commistione tra traffico a lunga percorrenza e traffico locale con accentuazione della sinistrosità dell'arteria; - accentuazione di interferenze urbanistiche improprie, in quanto l'attuale tracciato è ormai interno ai centri abitati di Pesaro e Fano con conseguente aggravamento anche dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Non essendo previsto, quindi, l'adeguamento dell'asse esistente dell'A14 alla terza corsia, il PTC non prevede a sua volta le relative opere compensative nel comune di Pesaro. Sulla base degli obiettivi del piano, l'intervento in progetto, risulta coerente; infatti, la finalità delle nuove connessioni è sia quella di portare sul sistema autostradale una quota della domanda di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le città di Pesaro e Fano, apportando evidenti benefici alla circolazione e alle condizioni ambientali e di sicurezza della rete e, nel contempo, sia quella di realizzare nuove connessioni a carattere locale conformemente a quanto previsto nel PRG e alle previsioni di espansione del comune di Pesaro (PU). Lo svincolo in progetto si inserisce pertanto in un più vasto piano di razionalizzazione della rete viaria sia locale che a più lunga percorrenza. L'interferenza maggiore dal punto vista ambientale è rappresentata dal corridoio fluviale relativo al Rio Genica.
Programma Provinciale Attività Estrattive (PPAE) della Provincia di Pesaro Urbino	Essendo stati individuati i poli estrattivi destinati a fornire i quantitativi di materiale inerte pregiato e non, necessari per la realizzazione degli interventi in progetto, l'esecuzione delle opere compensative risulta coerente con le previsioni del PPAE.
Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Pesaro	L'intervento in progetto non rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del PRG vigente, approvato nel dicembre 2003, del Comune di Pesaro. In seguito, il Consiglio Comunale di Pesaro, con delib. n.1 dell'1/01/2010, ha approvato la Mozione prot. n.80209, con la quale si approva la realizzazione del nuovo casello autostradale. L'ambito di studio rientra nell'area interessata dal Progetto Norma 8.8 "Santa Veneranda" che prevede anche di destinare una porzione di territorio a cassa di espansione del Rio Genica. Il nuovo svincolo in progetto non andrà ad occupare porzioni di territorio destinate a tale cassa di espansione ubicandosi, altresì, al margine della stessa.

3.7 SINTESI CONFORMITÀ DEL PROGETTO CON I VINCOLI VIGENTI

In questa sede si è proceduto a verificare l'eventuale presenza, nell'area vasta di indagine, di SIC e ZPS facenti parte della Rete Natura 2000, la quale trae origine dalla Direttiva denominata "Habitat" n. 43 del 1992, modificata dalla Direttiva n. 62 del 1997.

Le aree vincolate individuate non vengono interferite dal progetto e sono ubicate a distanze maggiori di 1 km dall'intervento.

Per questo motivo si ritiene che il progetto non porti incidenza significativa sui tali siti, e non è quindi necessario redigere alcuna Valutazione di Incidenza (ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97).

Il Decreto Legislativo n. 42 del 2004, con le relative successive modifiche e integrazioni, rappresenta il Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137. Tra i beni ambientali tutelati, e di conseguenza vincolati dal suddetto decreto, sono stati individuati all'interno dell'area d'indagine:

- fiumi tutelati, mediante l'apposizione di fasce di tutela di 150 metri per ciascuna sponda.

Nello specifico, lo svincolo in progetto interferisce con la fascia di rispetto fluviale del Rio Genica, il quale risulta iscritto negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna, e tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c, del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Tale condizione di parziale interferenza impone la redazione della *relazione paesaggistica* ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005. Il presente Studio di Impatto Ambientale è stato pertanto redatto includendo anche i contenuti richiesti per la Relazione Paesaggistica dal DPCM 12/12/2005.

Alla luce di quanto detto, allo stato attuale della progettazione e in ragione degli ulteriori approfondimenti sviluppati all'interno del presente studio, è possibile affermare che non esistono elementi di incompatibilità tali da pregiudicare la realizzazione dell'opera in progetto.