

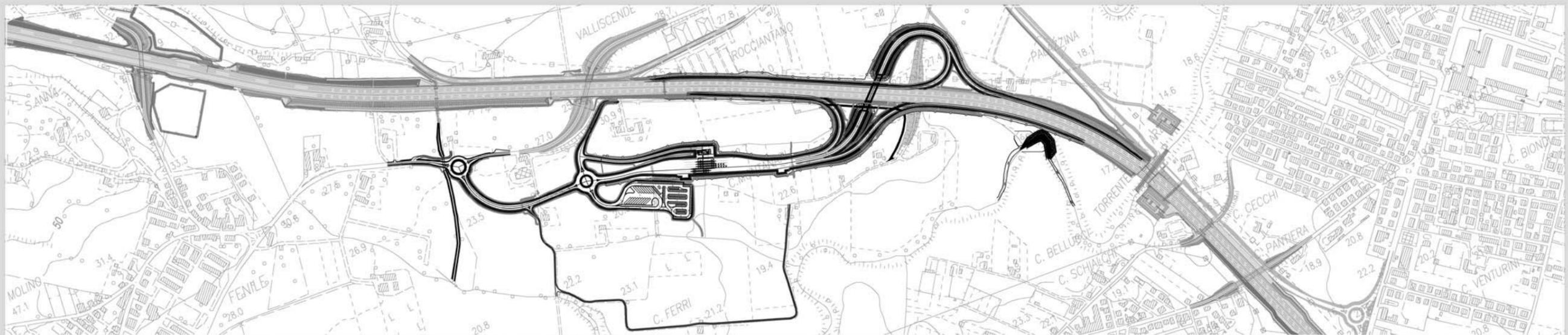
AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO

TRATTO CATTOLICA - FANO

OPERE COMPENSATIVE COMUNE DI FANO: NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
RELAZIONE**

INDICE	
1	2
1.1	2
1.2	3
1.3	5
1.3.1	5
1.3.2	5
1.3.3	6
1.3.4	6
1.3.5	7
1.3.6	7
1.3.7	7
2	9
2.1	9
2.1.1	9
2.1.2	10
2.1.3	12
2.1.4	14
2.1.5	15
2.1.6	15
2.1.7	19
2.1.8	20
2.1.8.1	22
2.1.9	23
2.1.9.1	23
2.1.9.2	23
2.1.9.3	24
2.1.9.4	25
2.2	25
2.2.1	25
2.2.1.1	25
2.2.1.2	26
2.2.1.3	26
2.2.2	26
2.2.2.1	26
2.2.2.2	26
2.2.2.3	26
2.2.3	27

1 INTRODUZIONE GENERALE

1.1 PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) redatto in questa sede è relativo al NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD, ubicato in Comune di Fano (provincia di Pesaro), al Km 169+800 della Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto.

In particolare il Nuovo Svincolo di Fano Nord è localizzato in loc. Fenile, una zona pseudo pianeggiante del territorio comunale prossimo all'ambito periurbano nord occidentale della Città di Fano, caratterizzata da modesta acclività e prevalentemente destinata ad uso agricolo.

Il Nuovo Svincolo di Fano Nord fa parte delle opere compensative a carattere infrastrutturale, ricadenti nel Comune di Fano, 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 prescritte all'interno del territorio comunale di Fano si riferiscono ai seguenti cinque interventi:

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

corrispondenza del casello di Fano esistente, e la S.P. 16 Orcianese. La bretella è composta da tre rami per una lunghezza totale di 2,8 km circa.

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 Fano Nord 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.

Le bretelle elencate, strade prevalentemente di categoria C1, 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 quanto sopra evidenziato, a partire da un progetto sviluppato e affrontato in modo unitario e organico, si è scelto di operare una suddivisione delle procedure approvative dell'insieme delle opere compensative in due parti:

- PARTE A: il nuovo svincolo autostradale di Fano Nord (oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale);
- PARTE B: le quattro bretelle locali, denominate "opere compensative", per le quali è stato predisposto uno specifico Studio di Impatto Ambientale ai fini della verifica di compatibilità ambientale da svolgersi in sede regionale ai sensi della LR 3/12 sopra citata.

Per consentire in ogni caso una visione di insieme degli interventi e dei relativi effetti ambientali per le componenti che riguardano o risentono di fenomeni a scala vasta o di rete, si è ritenuto opportuno riportare le valutazioni complessive estese all'intero ambito di studio delle opere compensative. In particolare queste situazioni sono:

- Inquadramento territoriale
- studio di traffico;
- analisi costi benefici;
- studio atmosferico.

Per tutte le altre componenti ambientali gli effetti sull'ambiente e sul territorio sono confinati allo stretto ambito locale circostante le singole opere e sono quindi analizzati in dettaglio negli specifici studi di impatto ambientale.

1.2 CONTESTUALIZZAZIONE E ITER AUTORIZZATIVO DELLE OPERE COMPENSATIVE

Gli interventi denominati "opere compensative in comune di Fano" 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.

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 Fano.

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 Amministrazioni 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.



Figura 1-1 Immagine zenitale dell'area di intervento (in rosso); in azzurro l'area del nuovo svincolo autostradale di Fano Nord

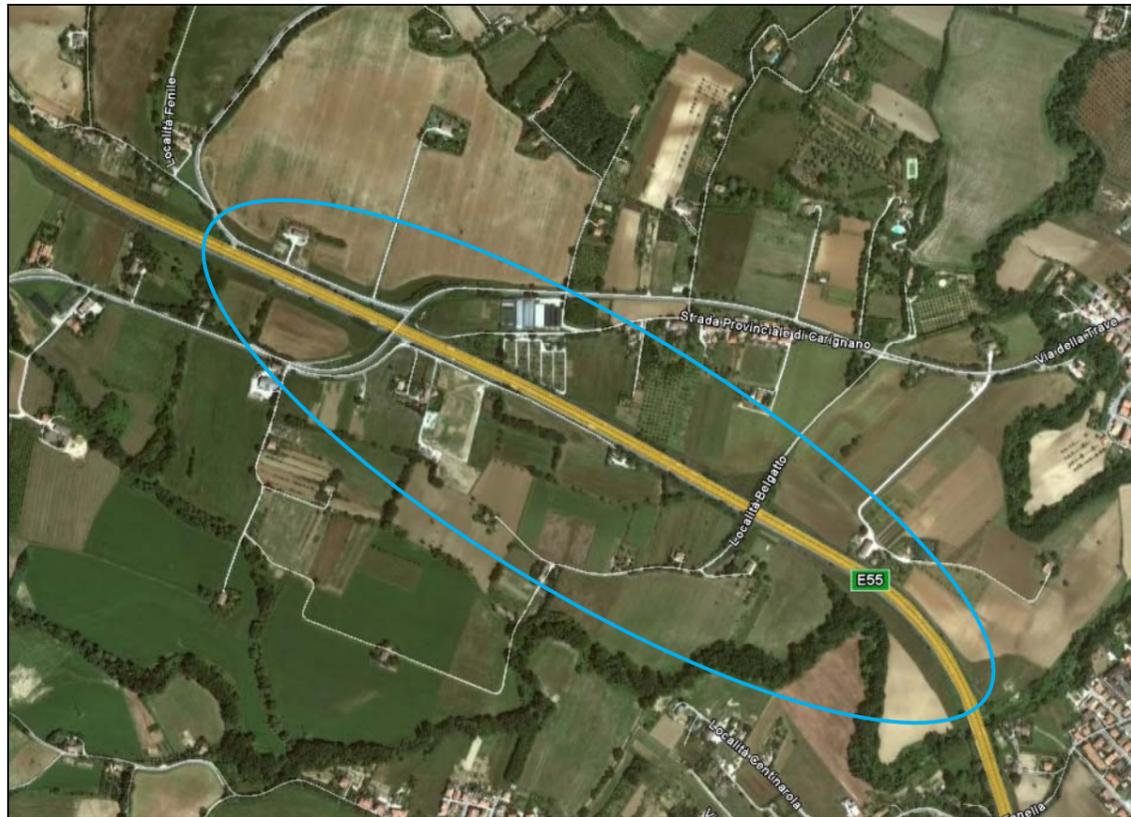


Figura 1-2 Dettaglio dell'immagine zenitale dell'area del nuovo svincolo autostradale di Fano Nord

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 succ. mod. ed integr., 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.

Per quanto riguarda invece le opere compensative sopra descritte i riferimenti tecnico-amministrativi sono riscontrabili sia nella Deliberazione del Consiglio Comunale di Fano n. 92 del 26 aprile 2006, sia nella successiva ed integrativa Deliberazione del Consiglio Comunale n. 106 del 16 maggio 2006, con le quali l'Amministrazione, in sede di Conferenza dei Servizi, ha espressamente richiesto la progettazione e la realizzazione nel proprio territorio, contestualmente ai lavori di adeguamento alla terza corsia della A14, di una complanare tra il casello

autostradale di Fano e la viabilità principale di Pesaro, unitamente ad altre opere di adeguamento della viabilità locale.

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

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

I tratti di viabilità di nuova realizzazione e le parti di viabilità esistenti, riqualificati o già di adeguata sezione, consentono di realizzare un percorso viabilistico, caratterizzato da un'estensione di circa 10 km, tangente all'abitato di Fano e direttamente connesso all'autostrada A14, a Sud a mezzo dello svincolo esistente, a Nord tramite quello in progetto, ed il nuovo collegamento con la nuova Bretella sud. Le infrastrutture in progetto si inseriscono, pertanto, in un più vasto piano di razionalizzazione della rete viaria sia locale che a più lunga percorrenza.

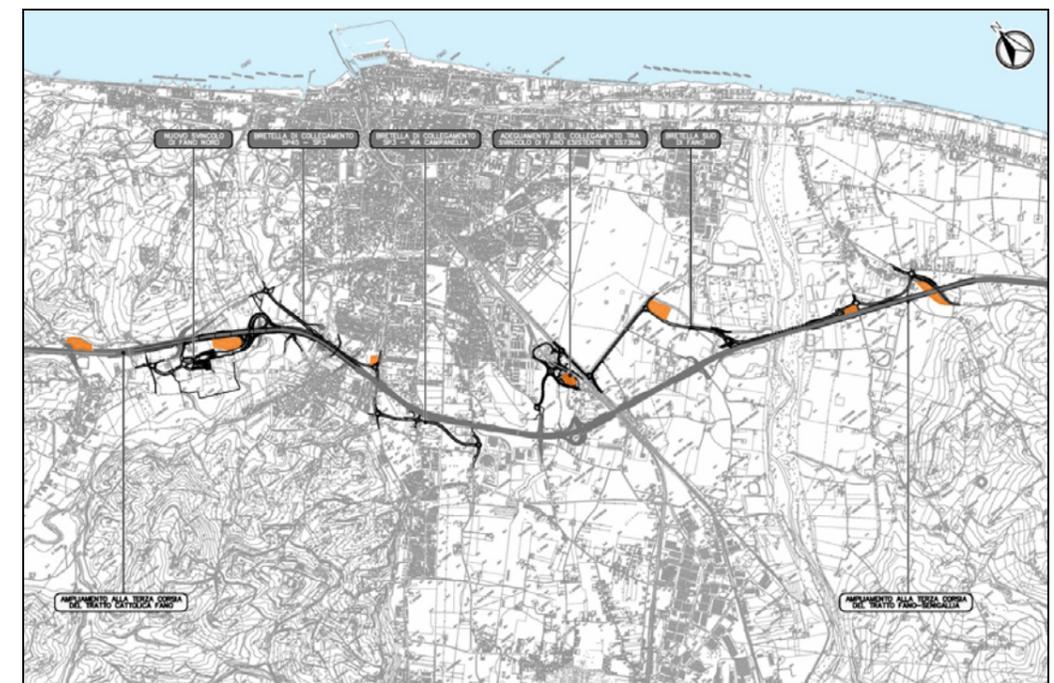


Figura 1-3 Inquadramento territoriale con indicazione delle opere compensative di progetto

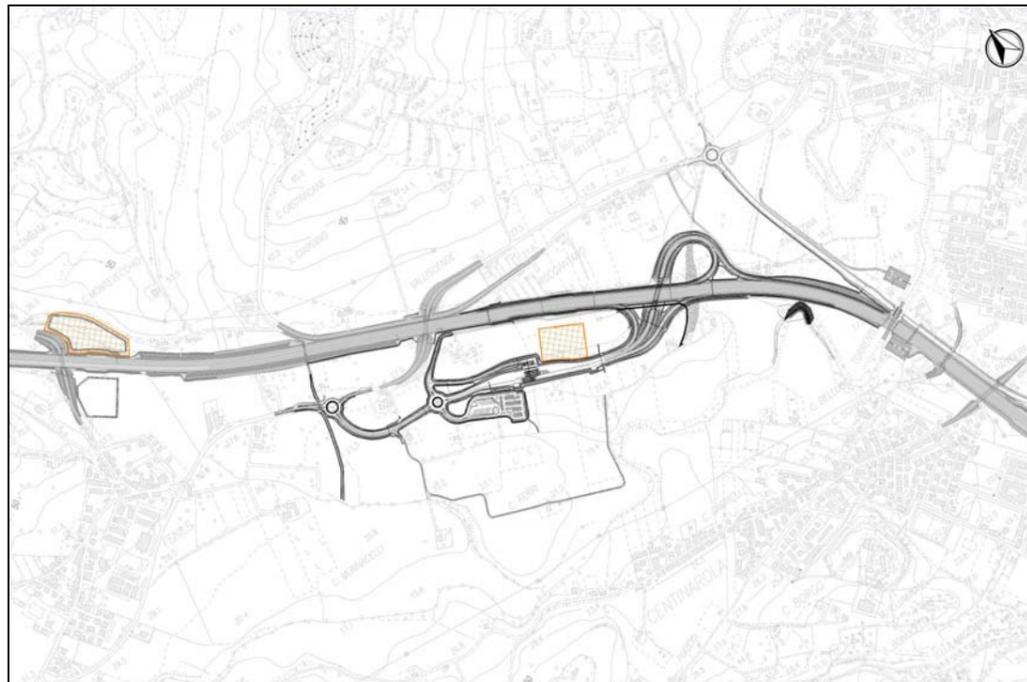


Figura 1-4 Inquadramento territoriale con indicazione del nuovo svincolo autostradale di Fano Nord

1.3 DESCRIZIONE SINTETICA DELL'IMPOSTAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

1.3.1 Principali riferimenti normativi di riferimento 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 dal 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";
- L.R. n.7/2004 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale";

- L.R. n. 6/2007 "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000";
- D.G.R. n. 720 del 05/05/2009 LR n. 7/2004 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale" s.m., artt. 5 e 19 "Uniformazione delle modalità di gestione delle spese istruttorie in materia di VIA ad integrazione della DGR n. 1600/2004";
- D.G.R. n. 1813 del 02/11/2009 Proposta di legge ad iniziativa della Giunta Regionale concernente: "Attuazione delle direttive 85/337/CEE sulla valutazione di impatto ambientale e 2006/123/CE sui servizi nel mercato interno, nonché altre disposizioni per l'applicazione di norme dell'Unione europea. Legge comunitaria 2009";
- D.G.R. n. 914 del 31/05/2010 LR n. 7/2004, art. 21, comma 6 "Disciplina della procedura di valutazione di impatto ambientale" - Modifica e aggiornamento allegato B2;
- D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- DPCM 12 dicembre 2005 (attuativo dell'art. 146, co. III, Dlgs 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".

In particolare, in relazione all'opera 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 sovregionale 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 e descrizione delle conformità o disarmonie eventuali del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti;
- alla descrizione delle conformità o disarmonie eventuali 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 e descrizione delle conformità o disarmonie eventuali 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 di progettato;
- 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.

Si ritiene importante precisare che in ragione della natura compensativa a carattere infrastrutturale, nonché economico e sociale delle opere compensative in comune di Fano, incluso il nuovo svincolo di Fano Nord, la valutazione comparativa della configurazione geometrica e funzionale del progetto, è stata limitata sostanzialmente all'opzione "0" (ovvero la valutazione dello scenario programmatico privo degli interventi di progetto), limitando l'analisi di ipotesi alternative di tracciato, in quanto le configurazioni plano-altimetriche studiate presentano una perfetta coerenza funzionale e conformità urbanistica rispetto alle previsioni vigenti, e sono il risultato di un approfondito lavoro di condivisione intercorso con l'Amministrazione Comunale di Fano.

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:

- o la descrizione degli ambiti paesaggistici esistenti (la struttura morfologica, la struttura percettiva, gli ambiti di valore simbolico culturale);
- o 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*.

La presente sezione dello SIA 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.

Al termine della stima quantitativa dell'impatto indotto dalle opere, la sezione consente di sviluppare inoltre :

- la descrizione degli interventi mitigazioni 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

Il SIA si completa, infine, con il documento di sintesi in linguaggio non tecnico. Per la principale destinazione "pubblica" di tale documento è stato adottato un linguaggio non tecnico ed indicate le principali criticità emerse nello Studio, così da restituire una sintesi esaustiva del lavoro prodotto.

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 una serie di 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

L'opera in progetto, in quanto parzialmente interferente con aree soggette a tutela paesaggistica, così come stabilito dall'art. 142, comma 1, lettera c "fiumi" e dall'articolo 136 relativamente ad *aree sottoposte a vincolo ambientale*, 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 dalle opere in progetto sono nello specifico:

- fascia di rispetto dei corsi d'acqua Rio Brettino;
- zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Seniore nel comune di Fano costituita da numerosi nuclei di verde con le molteplici strade che la percorrono contenenti punti di vista panoramici, sottoposta a vincolo ambientale.

Tale condizione impone la redazione della relazione paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12/2005, per il rilascio dell'autorizzazione ai fini paesaggistici nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il presente studio di impatto ambientale, per gli aspetti paesaggistici deve quindi essere letto insieme allo specifico elaborato progettuale della Relazione Paesaggistica (AUA002).

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

L'intervento, nella sua estensione localizzativa, interessa direttamente ambiti naturalistici protetti di cui alla Legge n 394 del 6 dicembre, quali: parchi, pSIC, ZPS, ecc..

Nello specifico, si è potuto riscontrare che il sito direttamente interessato dalla bretella sud di Fano è il **SIC/ZPS IT5310022 Fiume Metauro da Pian della Zucca alla foce**, mentre la bretella SP45 – SP3 interessa il perimetro del **SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla**.

Nell'ottica di valutare e quantificare in modo adeguato eventuali possibili incidenze di tipo indiretto sugli obiettivi di conservazione delle aree Natura 2000 citate, derivanti dagli interventi di progetto, sono stati redatti due specifici Studi per la Valutazione di Incidenza come previsto dalle normative comunitarie.

Infatti, la valutazione di incidenza consiste in una procedura che ha lo scopo di identificare, quantificare, verificare la significatività e valutare i potenziali impatti che l'intervento (progetto) potrebbe generare sugli obiettivi di conservazione e

salvaguardia degli habitat e delle specie animali e vegetali per il quale il SIC o ZPS sono stati istituiti.

Tale approccio consente, inoltre, di allinearsi e ottemperare a quanto espresso nell'art. 6 della direttiva Habitat 92/43/CE *“qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative sul sito stesso, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione di incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo”*.

Gli studi per la Valutazione di Incidenza sono stati redatti secondo le indicazioni fornite dalla Commissione Europea con l'emanazione della “Guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva Habitat 92/43/CE” nonché secondo le delle linee guida regionali adottate per la valutazione di incidenza di piani ed interventi (DGR n. 220 del 09/02/2010 - L.R. n. 6/2007 - DPR n. 357/1997). Gli studi sono stati strutturati come documenti di valutazione indipendenti dallo Studio di Impatto Ambientale, seppure ad esso allegati, in quanto ne costituiscono un grado di approfondimento specifico.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1 PREVISIONI E VINCOLI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E URBANISTICA

In questa sezione viene affrontata l'analisi del quadro del riferimento programmatico, che permette di esaminare il grado di congruenza dell'intervento proposto con la pianificazione a scala comunitaria, nazionale, sovra - regionale, regionale, provinciale, comunale e di settore vigente, nonché con il sistema dei vincoli.

Tabella 2-1 Livelli di Pianificazione e Strumenti Analizzati

Livello di pianificazione/programmazione	Documento
Nazionale	<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i>
Regionale	<i>Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)</i>
Regionale di settore	<i>Piano Regionale delle Attività Estrattive</i>
	<i>Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici regionali</i>
	<i>Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche</i>
Provinciale	<i>Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTC)</i>
Provinciale di settore	<i>Piano Provinciale delle Attività Estrattive</i>
Comune di Fano	<i>Piano Regolatore Generale del Comune di Fano (PRG)</i>

Si precisa che in questa sede vengono riportati, ai fini dell'analisi degli ambiti individuati dai Piani nell'area vasta di studio, gli stralci delle tavole cartografiche di interesse, rimandando agli elaborati **MAM-QPRM-002_009** per la sovrapposizione dei tracciati viari di progetto e l'individuazione delle interferenze determinate dagli interventi proposti rispetto alle zonizzazioni operate dagli strumenti di pianificazione considerati.

2.1.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

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 2-1);
- 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 2-1).

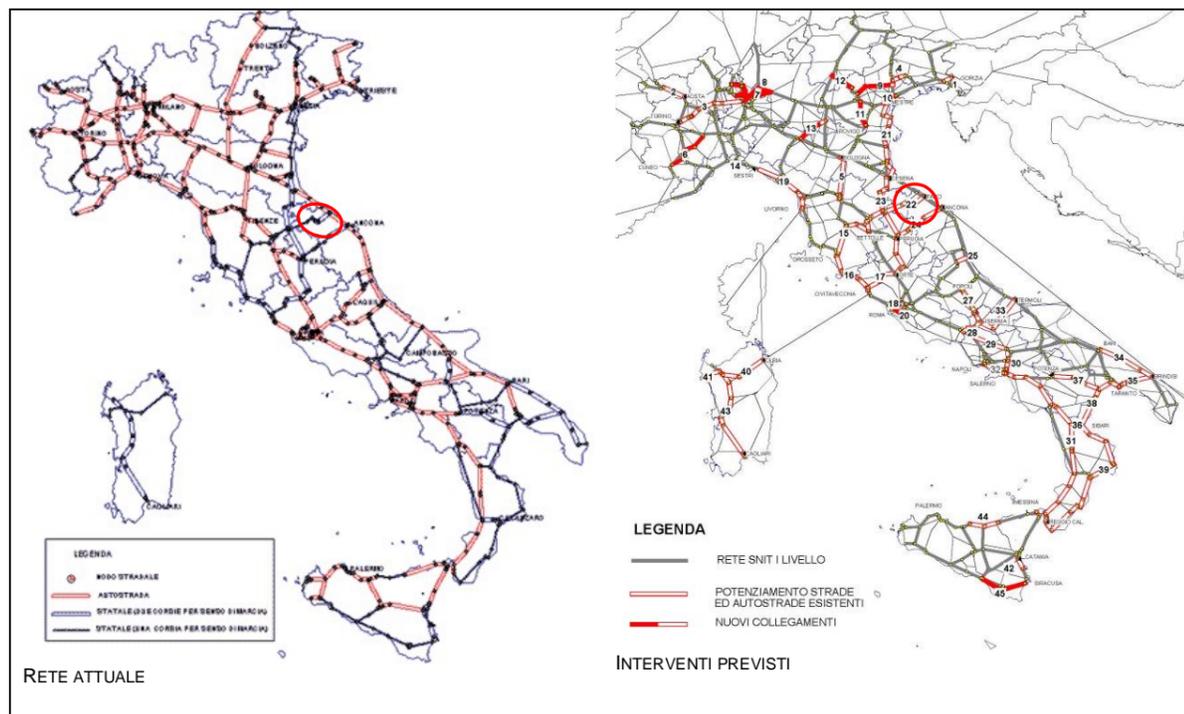


Figura 2-1 Piano Generale dei Trasporti e della Logistica: Rete stradale SNIT di primo livello (l'area di intervento è perimetrata in rosso)

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. Relativamente al progetto in esame, che prevede la realizzazione di un nuovo svincolo nel Comune di Fano a seguito della realizzazione della terza corsia della A14, si può affermare che esso risponda alle intenzionalità strategiche promosse dal Piano, in particolare all'obiettivo di

adeguamento delle caratteristiche funzionali per la realizzazione del corridoio longitudinale adriatico.

2.1.2 Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio. 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 visto come:

- insieme di "sottosistemi tematici" (geologico – geomorfologico - idrogeologico, botanico - vegetazionale e storico-culturale): per ognuno, vengono evidenziati condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- insieme di "sottosistemi territoriali", distinti per diverso valore: 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);
- insieme di "categorie costitutive del paesaggio", insieme, cioè, degli elementi-base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici (es. le categorie della struttura geomorfologica sono le emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, i corsi d'acqua, i crinali, i versanti, i litorali marini; le categorie del patrimonio botanico - vegetazionale sono le Aree floristiche, le foreste demaniali e i boschi, i pascoli, le zone umide, gli elementi diffusi del paesaggio agrario; le categorie del patrimonio storico - culturale sono il paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, i centri e nuclei storici, gli edifici e manufatti storici, le zone archeologiche e le strade consolari, i luoghi di memoria storica, i punti e le strade panoramiche). Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Lo stralcio della tavola 1 *Vincoli paesistico – ambientali*, riportata nella figura seguente, individua, nell'area vasta di intervento, *Vincoli esistenti (L. 1497/39)*, *Fiumi e corsi d'acqua* e *Vincoli regionali (Galasso)*.

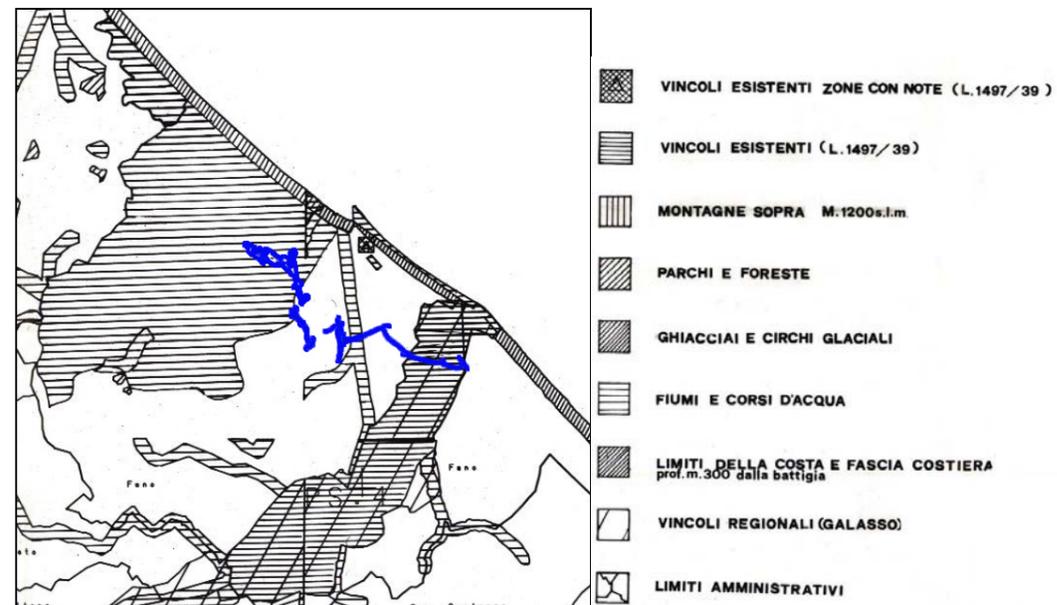


Figura 2-2 Stralcio della Tavola 1 di PPAR "Vincoli paesistico ambientali" e relativa legenda

Lo stralcio della tavola 3 *Sottosistemi tematici* (si veda la Figura 2-3), classifica invece parte della fascia costiera a Nord del centro abitato di Fano come area di eccezionale valore. Tale perimetrazione non interessa, tuttavia, il sito di intervento.

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 son 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 sono state denominate «Aree di eccezionale valore» nella tav. 3 e comprendono in tutto o in parte le emergenze geologiche e geomorfologiche, di cui al successivo articolo 28".

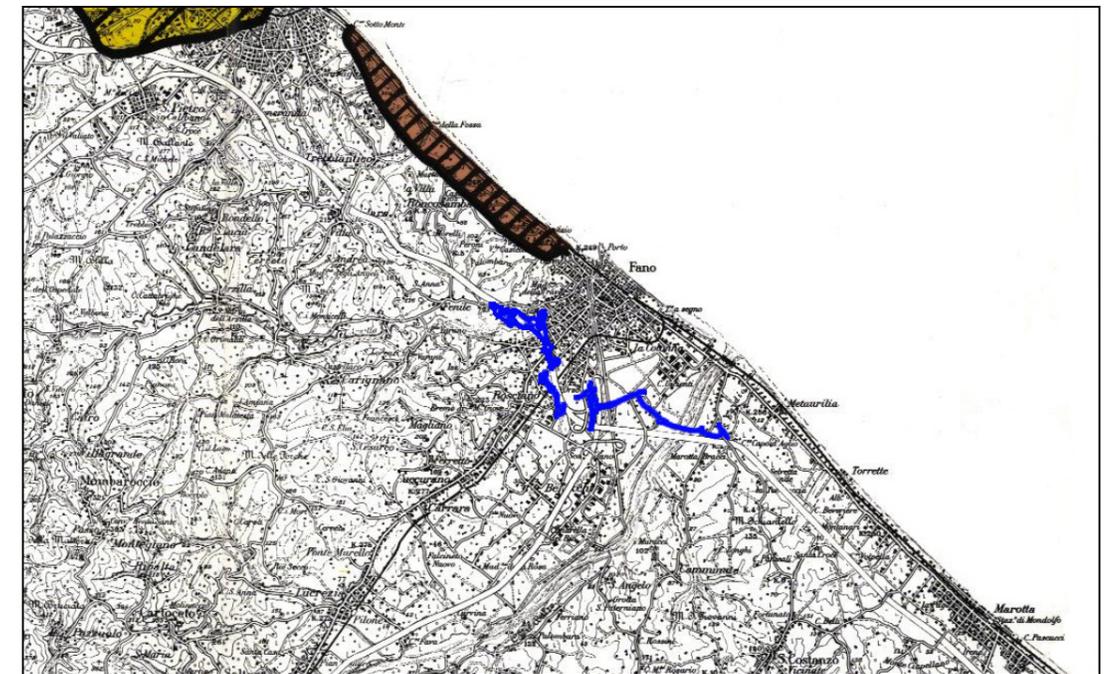


Figura 2-3 Stralcio della Tavola 3 di PPAR "Sottosistemi tematici" e relativa legenda

Lo stralcio della tavola 6 *Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali* del PPAR (si veda la Figura 2-4) individua l'interferenza diretta dell'opera compensativa di progetto rispetto ad Aree B di rilevante valore ed Aree C di qualità diffuse.

Nello specifico il nuovo svincolo di Fano Nord intercetta l'Area B Trebbiantico – Candelara – Rosciano.

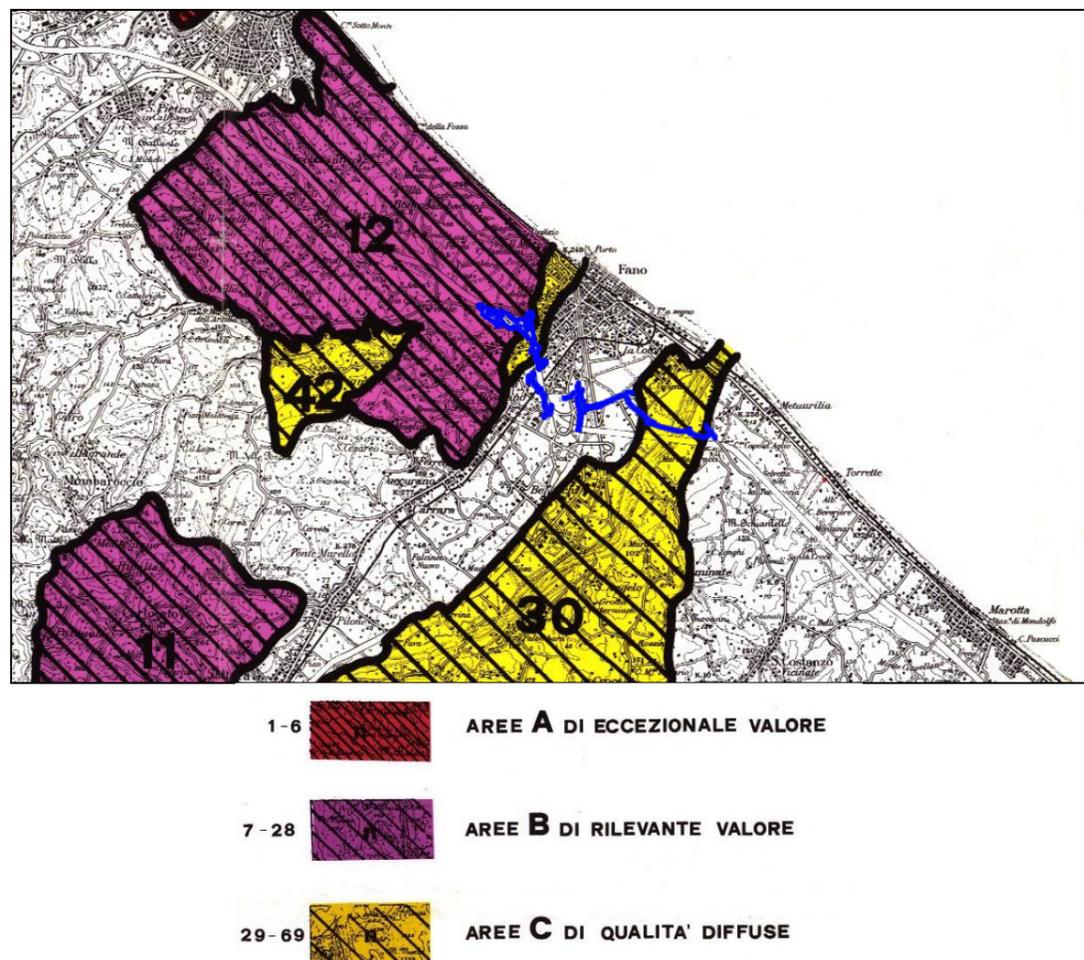


Figura 2-4 Stralcio della Tavola 6 di PPAR “Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali” e relativa legenda

2.1.3 Piano stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici regionali

Il Piano per l’assetto idrogeologico (PAI), richiesto dalle LL. 267/98 e 365/00, si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89 e dalla L.R. 13/99.

L’ambito di applicazione del PAI è relativo ai bacini idrografici regionali elencati e cartografati nell’Allegato B della L.R. 13/99. In tali bacini ricadono anche territori della Regione Umbria e pertanto per l’applicazione del PAI in tali aree dovrà essere seguita la procedura prevista dall’art. 20 della Legge 183/89. E’ esclusa la parte del territorio regionale ricadente all’interno dei bacini idrografici di competenza delle Autorità di Bacino Nazionale del F. Tevere, Interregionale del F. Tronto e Interregionale dei Fiumi Marecchia e Conca.

Il progetto di piano è stato approvato con Delibera del Comitato Istituzionale n. 13 del 30/04/2001. Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004.

Successivamente all’approvazione del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale sono stati approvati degli atti che modificano parte degli elaborati allegati al PAI di cui alla Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004.

I bacini di interesse per il presente studio sono quelli riferiti al Torrente Arzilla e al Fiume Metauro.

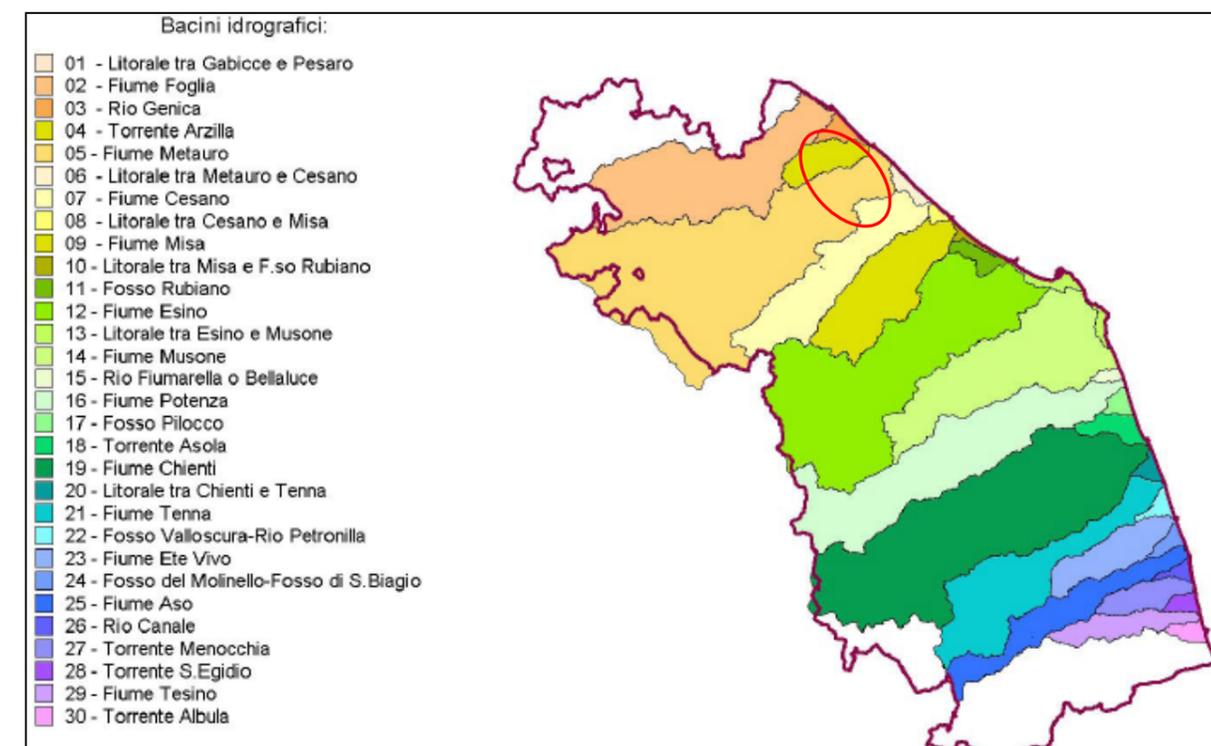


Figura 2-5 Ambito di applicazione del PAI e delimitazione dei bacini idrografici (l’area di intervento è delimitata in rosso)

L’area vasta di intervento include, inoltre, alcune aree a rischio di esondazione, come evidenziato nelle tavole **MAM-QPRM-002_003**.

Come si osserva dalla cartografia di PAI il nuovo svincolo di Fano Nord non è interessato da aree a rischio di esondazione.

Come si osserva dalla cartografia di PAI relativa alla perimetrazione delle aree di rischio legato ad eventi franosi, esondazioni e valanghe, infatti, il *nuovo svincolo di Fano Nord* intercetta, anche se marginalmente, aree a rischio di esondazione R4 molto elevato (si vedano gli elaborati **MAM-QPRM-002_003**).

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.

3. Gli interventi di manutenzione ordinaria di cui alla lettera c), comma 1, che non comportino opere o azioni anche di carattere provvisoria con un aggravamento delle condizioni di rischio, nonché gli interventi di cui alla lettera g) del comma 1 del presente articolo, sono esclusi dall'obbligo di presentare la verifica tecnica di cui al comma 2”.

2.1.4 Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche

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.

La pubblicazione è avvenuta con il supplemento n. 1 al B.U.R. n. 20 del 26/02/2010.

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 Torrente Arzilla (classificato come corso d'acqua rilevante) e Fiume Metauro (classificato come corso d'acqua significativo) di interesse per il presente studio.

Dalle valutazioni effettuate in sede di monitoraggio della qualità delle acque emerge che la depurazione delle acque reflue urbane e le modalità di raccolta delle acque delle reti fognarie rappresentano le cause principali delle non conformità e della qualità scadente delle acque (foce del Torrente Arzilla).

L'apporto fluviale del Metauro nelle acque marine dell'Adriatico del Comune di Fano è elevato, e comunque le acque di balneazione prospicienti la foce risultano sempre conformi e di qualità eccellente per tutto il tratto costiero meridionale del Comune.

L'attenzione al trattamento delle acque reflue deve essere mirata al loro contenimento nei periodi di massimo affollamento, essendo un'area ad alta vocazione turistica; particolare attenzione deve essere dedicata ai sistemi di contenimento delle acque meteoriche che rigurgitano dalle reti fognarie essendo quest'ultime sottoposte alla raccolta di vaste aree impermeabilizzate e talvolta di acque improprie, tanto che alcune segnalazioni di non conformità si sono avute soprattutto dagli scarichi degli scolmatori delle reti fognarie.

Altro elemento di criticità elevata è la condizione che, qualora le reti fognarie ricevano acque reflue industriali, queste vengono completamente riversate nei recettori superficiali durante gli eventi meteorici che comportano la fuoriuscita delle acque reflue urbane dalle reti fognarie.

I grandi impianti garantiscono livelli di emissione ridotti (ben al di sotto dei limiti di legge) con buone capacità di rimozione dei carichi organici, mentre per i carichi trofici scaricati nei recettori fluviali e poi a mare, devono essere adottati sistemi di

rimozione più efficaci al fine di limitare il fenomeno di proliferazione algale che periodicamente, nel periodo estivo, si manifesta lungo la costa.

Nelle aree collinari interne, la depurazione è ottenuta dalla presenza di molti piccoli centri urbani non sempre serviti da impianti con caratteristiche adeguate a rimuovere significativamente i nutrienti (azoto e fosforo).

La metà valliva dell'area idrografica, fino alla foce, è zona vulnerabile da nitrati di origine agricola, per cui la zootecnia presente seppur limitatamente in queste aree collinari, dovrebbe garantire sistemi di contenimento degli effluenti di allevamento adeguati e dare attuazione alle pratiche agronomiche rispettose del

Il Fiume Metauro presenta nelle stazioni di monitoraggio una classe ambientale buona, per cui è richiesto il mantenimento di tale classe sia per il 2008 che per il 2015, con l'eccezione della stazione a valle di Fermignano e quelle sul tratto terminale nel territorio del comune di Fano che presentano una classe di qualità sufficiente, richiesta per il 2008, ma che per il 2015 devono essere migliorate.

Devono essere migliorate le classificazioni nelle sei stazioni monitorate per l'obiettivo richiesto per gli usi potabili, e mantenuto quello della qualità della vita dei pesci e della balneazione.

Nel Torrente Arzilla, essendo un corpo idrico con limitata portata idrica e fortemente modificato, l'attuale classe deve essere migliorata ma difficilmente potrà essere raggiunto l'obiettivo sufficiente al 2008 e buono al 2015; devono essere migliorati anche gli obiettivi di qualità per la vita dei pesci e quelli della balneazione.

Il completamento delle reti fognarie di diversi comuni ed agglomerati dell'Alveo del Metauro permetteranno di risolvere i problemi legati alla qualità delle acque approvvigionate dal Fiume; tale aspetto è estremamente importante se si considera che in questa area sono presenti il maggior numero di prelievi d'acqua superficiale ad uso idropotabile di tutta la Regione. Il completamento del sistema fognario di Fano nell'area idrografica del Torrente Arzilla, a nord di Fano, migliorerà sulla qualità delle acque di balneazione prospicienti il comune stesso.

Il miglioramento delle reti fognarie, soprattutto nelle zone di protezione delle fonti d'approvvigionamento idropotabile, deve puntare anche all'adeguamento dei sistemi di rilascio delle acque meteoriche raccolte nelle reti.

E' necessaria una verifica dell'efficacia di rimozione dei carichi organici dei piccoli agglomerati presenti nei territori comunali interni, che sono molto vasti, e l'adeguamento dei sistemi di depurazione alla rimozione dei nutrienti (azoto e fosforo), da effettuarsi per gli impianti UWWTP maggiori di 10.000 AE qualora non fossero dotati di sistemi terziari per l'abbattimento dell'azoto.

La tipologia degli impianti esistente non permette il trattamento dei rifiuti liquidi nei piccoli impianti di trattamento delle acque reflue urbane, per cui queste attività devono essere dimesse trovando soluzioni alternative efficaci allo smaltimento; gli impianti che possono trattare anche rifiuti liquidi, possibilmente senza contenere sostanze pericolose prioritarie, devono avere più linee di trattamento e un trattamento chimico fisico dedicato.

Il censimento degli scarichi di acque reflue industriali nelle reti fognarie e nei corpi idrici deve essere di maggior dettaglio, sia come portate influenti che come

tipologia di inquinanti verificando la presenza nei cicli di lavorazione delle sostanze pericolose prioritarie.

Devono essere calcolate o almeno stimate, le portate dei corsi d'acqua, in modo da permettere la predisposizione di una disciplina sui valori limite d'emissione degli scarichi di acque reflue urbane ed industriali, rendendole compatibili con i corpi recettori, le loro portate che evidenziano variabilità significative ai fini della classificazione delle acque ed il mantenimento dei processi autodepurativi.

La conoscenza degli approvvigionamenti idrici, per i vari utilizzi, dai corpi idrici superficiali e sotterranei, deve essere organizzata ed approfondita al fine di permettere le valutazioni sul bilancio idrico.

Alla zona valliva del Metauro deve trovarsi la soluzione al problema dei nitrati nelle acque sotterranee, per cui deve essere affrontato uno studio sinergico tra le attività agro - zootecniche e la pratica dei prelievi idrici che favorisce l'intrusione salina delle acque marine.

2.1.5 Piano Regionale delle Attività Estrattive delle Marche

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 programmazione 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 ad un censimento effettuato nel 2003.

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, e alla localizzazione delle cave all'interno del territorio, 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).

2.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino

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 al precedente punto 4, illustrano le problematiche proprie dei vari tematismi trattati attraverso specifiche rappresentazioni cartografiche accompagnate ciascuna da note descrittive.

In termini di mobilità il P.T.C., 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 P.T.C. 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.

Avendo come riferimento l’attuale trend di sviluppo del trasporto su gomma, il PTCP indica come risolutivo, nel medio e lungo periodo, uno spostamento a monte di un significativo tratto dell’autostrada esistente mediante la realizzazione di un nuovo tracciato a tre corsie per ogni carreggiata che si dirama dall’attuale all’altezza della galleria di Case Bruciate, attraversa la SP 30 Montelabbatese all’altezza del nuovo carcere dove è ubicato lo svincolo di Pesaro e Urbino, supera con una breve galleria il Trebbio della Sconfitta, percorre la valle dell’Arzilla e, dopo breve galleria sotto Monte Giove, si interconnette con la SGC Grosseto-Fano dove è ubicato lo svincolo di Fano per poi rientrare nella sua sede attuale all’altezza di Metaurilia. L’attuale sede autostradale verrebbe convertita in circonvallazione di Pesaro e Fano, adeguando il numero di uscite. La soluzione così prospettata presenta, secondo il PTC provinciale, numerosi vantaggi:

- realizzazione di nuova autostrada a 3 corsie senza vincoli di opere d’arte o vincoli di tipo urbanistico e con nuove caratteristiche adatte alla normativa per la riduzione dell’inquinamento acustico e atmosferico;
- prosecuzione dell’asse a tre corsie previsto dalla provincia di Rimini con adeguamento dell’attuale sede solo a nord di Pesaro;
- posizionamento dei nuovi caselli in posizione più centrale ed idonea e quindi miglioramento dei rapporti funzionali con il territorio provinciale;
- utilizzo quale circonvallazione della attuale sede dell’autostrada che è già inserita nell’ambiente urbano;
- diminuzione delle problematiche legate al profilo altimetrico della attuale A 14 in caso di forti neviccate (salita di Novilara);
- allentamento dell’effetto psicologico di “cappio” attorno alla città determinato dalla attuale A14 con l’inserimento della stessa nel tessuto urbano.

Le indicazioni scaturite dal confronto e dal dibattito sviluppatosi intorno alla ipotesi sopraindicata, ha spinto gli Uffici Provinciali a studiare anche una soluzione di spostamento dell’autostrada A14 più deciso, che permetta di

scavalcare completamente anche i contesti costieri dei Comuni di S. Costanzo e Mondolfo.

Nella tav.9A di progetto del presente P.T.C. (elaborati **MAM-QPRM-006_007**) sono pertanto indicati entrambi i percorsi rappresentandoli e qualificandoli con una "fascia di rispetto" per infrastrutture viarie di primo livello e per un eventuale ipotetico arretramento della ferrovia, anche se le possibilità e necessità di arretramento di quest'ultima infrastruttura risultano, per motivi funzionali ed urbanistico-territoriali, più problematiche e meno impellenti dello spostamento dell'attuale autostrada.

Si sottolinea inoltre che il Comune di Fano è classificato come Polo tradizionale di 1° livello (Centro tradizionale di supporto per funzioni complessive di rilevanza regionale).

Tale polo, negli obiettivi di piano, assume e dovrà assumere sempre più funzioni di supporto alle scelte di riqualificazione e sviluppo futuro, significative per l'intero tessuto insediativo residenziale provinciale.

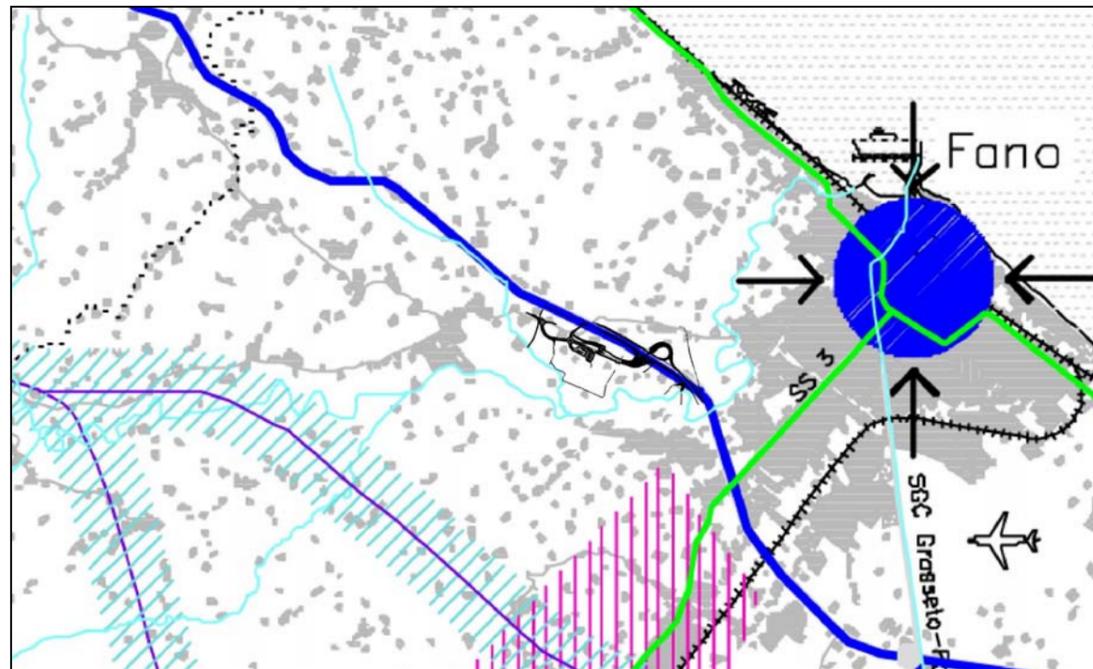


Figura 2-7 Stralcio della tavola 9A di PTC "Progetto matrice insediativo-infrastrutturale"

LIMITI AMMINISTRATIVI

- +++++++ Confini di Stato
- Confini regionali
- Confini provinciali
- Confini comunali

SISTEMA INFRASTRUTTURALE

LA RETE DELLA VIABILITA'

- | Esistente | In costruzione | Di progetto | |
|-----------|----------------|-------------|---|
| | | | Viabilità 1° livello funzionale
Collegamenti strategici per le interconnessioni nazionali ed interregionali |
| | | | Viabilità 2° livello funzionale
Collegamenti strategici per le interconnessioni interprovinciali e provinciali |
| | | | Viabilità 3° livello funzionale
Collegamenti strategici per le interconnessioni interzonali e zonali |
| | | | Viabilità con percorso che sarà oggetto di progettazione da concertare con la provincia di Fano |
| | | | Ambito di salvaguardia per infrastrutture viarie di 1° livello ed eventuale arretramento della ferrovia |
| | | | Ferrovia |
| | | | Centri di interscambio |

Figura 2-8 –Tavola 9A di PTC "Progetto matrice insediativo-infrastrutturale" – Legenda (1/2)

SISTEMA INSEDIATIVO

LA RETE DEI POLI URBANI

Polì che, pur nella loro diversa localizzazione, dimensione e specializzazione assumano e dovranno sempre più assumere funzioni di supporto alle scelte di riqualificazione e di sviluppo futuro, significative per l'intero tessuto insediativo residenziale provinciale.

-  Polì tradizionali 1° livello
(Centri tradizionali di supporto per funzioni complessive di rilevanza regionale)
-  Polì tradizionali 2° livello
(Centri tradizionali di supporto per funzioni amministrative di servizio di rilevanza zonale ed altre funzioni specialistiche rare)
-  Polì tradizionali 3° livello
(Centri tradizionali o polarità specialistica di rilievo almeno provinciale nei settori dell'arte o della cultura o del turismo o dei servizi.....)
-  Nuove polarità
(Centri a cui lo sviluppo socio-economico recente ha conferito o sta conferendo un ruolo ed una polarità complessivo o specialistico di rilievo intercomunale)

LA RETE DELLE AREE CENTRALI

Luoghi che assumono un'importanza strategica sia per ricondurre ad una "concentrazione, razionalmente diffusa" le attività produttive, direzionali e di servizio in genere (aree industriali, centri commerciali, centri direzionali, ...aree e strutture per il tempo libero e zone per la Protezione Civile), sia per la costruzione di una equilibrata rete di Polì con funzioni strutturanti e trainanti lo sviluppo produttivo

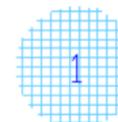
-  1 Aree centrali 1° livello
(Polì con funzioni strutturanti di rilievo sovraprovinciale o provinciale)
-  2 Aree centrali 2° livello
(Polì con funzioni strutturanti di rilievo interzonale)
-  3 Aree centrali 3° livello
(Polì con funzioni strutturanti di rilievo zonale)
-  Aree da assoggettare ad iniziative concertate di programmazione
(Contesti di nuova conurbazione oggetto di progettazione concertata a livello interistituzionale con l'obiettivo prioritario di riqualificazione urbanistica ed ambientale)

Figura 2-9 Tavola 9A di PTC "Progetto matrice insediativo- infrastrutturale" – Legenda (2/2)

Il territorio limitrofo al nuovo svincolo interessa porzioni di territorio che il PTC classifica come Aree sottoposte a vincolo L. 1089/39 nonché la Strada consolare Flaminia, come individuato dalla cartografia di piano Progetto matrice ambientale, riportata nella figura seguente e negli elaborati **MAM-QPRM-004_005**, questi ultimi raffiguranti la sovrapposizione rispetto ai tracciati viari di progetto.

Le rampe di immissione e diversione del nuovo svincolo in progetto interessano inoltre un ambito che il Piano identifica come Aree Bioitaly di interesse nazionale e regionale (sito Bioitaly n. 7) relativo al "Corso dell'Arzilla".

Gli Indirizzi normativi e gestionali che il PTC intende proporre per la tutela e valorizzazione di tali aree sono volti a sollecitare le Amministrazioni Comunali ad evitare tutti quegli interventi che potrebbero interferire in modo improprio con il

patrimonio faunistico e/o botanico-vegetazionale esistente; comunque, gli interventi di trasformazione significativi eventualmente ritenuti ammissibili devono essere sottoposti al regime della verifica di compatibilità ambientale di cui all'art. 63 del PPAR.

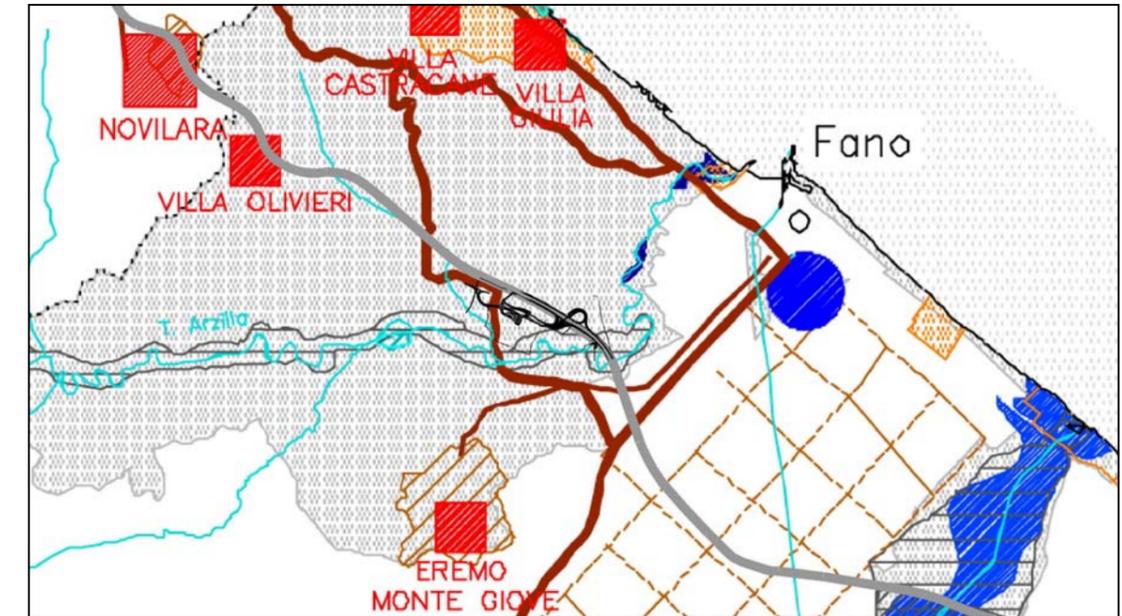


Figura 2-10 Stralcio della tavola 5A di PTC "Progetto matrice ambientale"

SISTEMA STORICO-AMBIENTALE

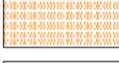
-  Aree archeologiche sottoposte a vincolo L.1089/39 (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
-  Ambiti di tutela costieri individuati dal PPAR (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
-  Strada consolare Flaminia (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
-  Acquedotti romani (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
-  Aree centuriate (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
-  Luoghi archeologici e di memoria storica individuati dal PPAR (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
-  Beni architettonici e nuclei storici di rilevanza provinciale (indirizzi di tutela, vedi scheda 4A)
-  Aree sottoposte a vincolo L.1497/39 (indirizzi di tutela, vedi scheda 1B)

Figura 2-11 Tavola 5A di PTC "Progetto matrice ambientale" – Legenda (1/2)

SISTEMA ECOLOGICO-NATURALISTICO

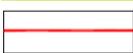
	Emergenze geologiche e geomorfologiche individuate dal PPAR e riperimstrate (sc. 1:10.000) con C.R. n.17/90 (indirizzi di tutela, vedi scheda 2D)
	Emergenze idrogeologiche – vulnerabilità elevata dei corpi idrici sotterranei (indirizzi di tutela, vedi scheda 2E)
	Zone esondabili con maggiore probabilità e frequenza (indirizzi di tutela, vedi scheda 2F)
	Zone esondabili solo in caso di eventi metereologici eccezionali (indirizzi di tutela, vedi scheda 2F)
	Aree Bioitaly di interesse comunitario (indirizzi di tutela, vedi scheda 3D)
	Emergenze botanico-vegetazionali individuate dal PPAR e riperimstrate (sc. 1:10.000) con C.R. n. 7/92 (indirizzi di tutela, vedi scheda 3A)
	Demanio forestale (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
	Aree floristiche protette istituite (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
	Aree floristiche protette proposte dal P.T.C. (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
	Parchi naturali istituiti dalla L.R. 15/94 e aree contigue (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
	Parchi e riserve naturali individuati dal P.P.A.R. e non ancora istituiti (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
	Ambienti umidi (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
	Corsi d'acqua principali (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
	Corsi d'acqua (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
	Oasi faunistiche (indirizzi di tutela, vedi scheda 3D)
	Aree Bioitaly di interesse nazionale e regionale (indirizzi di tutela, vedi scheda 3D)

Figura 2-12 Tavola 5A di PTC “Progetto matrice ambientale” – Legenda (2/2)

2.1.7 Il Piano Provinciale delle attività estrattive di Pesaro e Urbino

Il Piano 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 Piano 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 Piano 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 piano include inoltre la Relazione sullo stato di attuazione del PPAE (Programma Provinciale delle Attività Estrattive) e del PEAE (Programma Esecutivo delle Attività Estrattive), approvate con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 460 del 22/12/2009.

Sono state infine redatte le Linee di indirizzo e procedurali per la redazione della Variante Generale del PPAE e del PEAE (Presenza d'atto della Giunta Provinciale nella seduta del 11/02/2010).

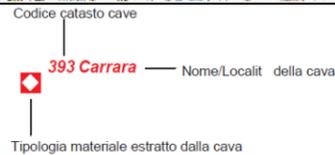
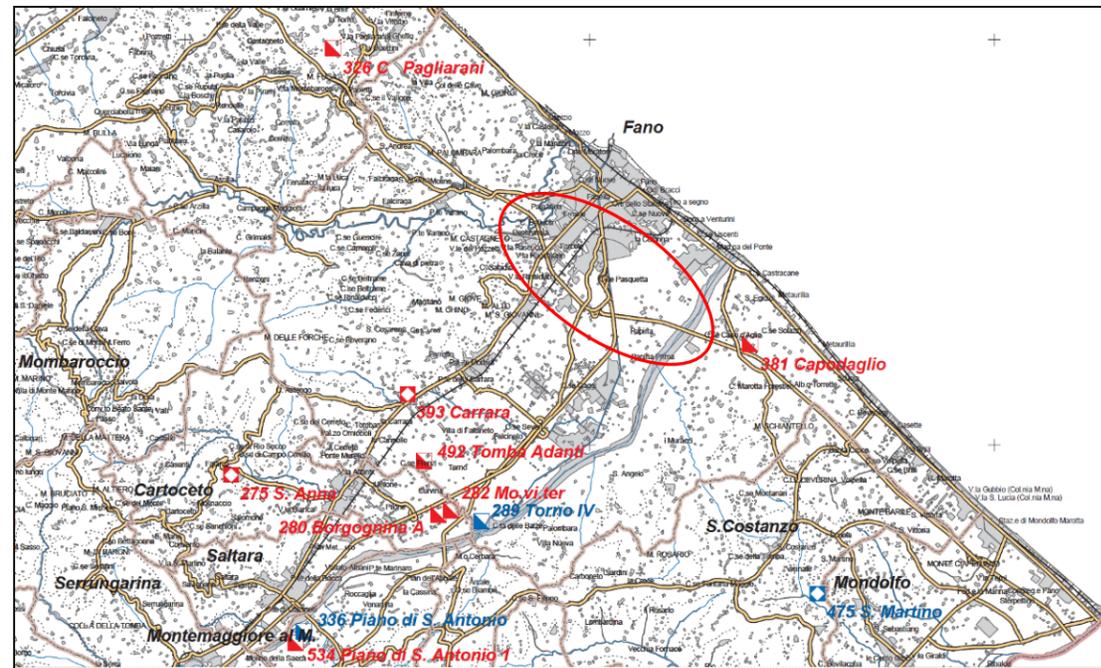
Il PPAE, in relazione a quanto definito dal PRAE, può autorizzare l'estrazione annuale massima di 1.779.000 mc. utili in banco di materiali di cava. Sulla base delle indicazioni dello stesso piano regionale e delle esigenze emerse da un confronto con gli operatori e da una funzionale realizzazione degli 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) (pietra da taglio)

La cartografia di Piano attualmente contenuta all'interno del PPAE è stata realizzata con i dati del Catasto aggiornati al dicembre 2002.

Attraverso l'analisi del Catasto Cave dicembre 2003 (ultimi dati disponibili dalla Regione) è stato possibile fornire una “fotografia” più aggiornata della situazione delle attività estrattive provinciali.

Come riportato nella figura successiva, le cave attive nell'intorno del sito di intervento sono C. Pagliarani, Carrara, Capodaglio.



CAVE ATTIVE

- ▣ Arenaria
- ▣ Argille, aggregati argillosi e sabbiosi
- ▣ Calcari
- ▣ Calcari massicci, stratificati e materiale detritici
- ▣ Conglomerati
- ▣ Gesso
- ▣ Sabbia e ghiaia

CAVE INATTIVE (cave autorizzate, non in esercizio al 31/12/2002)

- ▣ Argille, aggregati argillosi e sabbiosi
- ▣ Calcari massicci, stratificati e materiale detritici
- ▣ Sabbia e ghiaia

Figura 2-13 Stralcio della Tavola di PPAE “Carta dello stato di fatto delle attività estrattive” e relativa legenda (l’area di intervento è delimitata in rosso)

2.1.8 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fano

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fano, redatto ai sensi della Legge 17.08.1942 n.ro 1150 e successive modificazioni e/o integrazioni e della Legge Regionale n.ro 34 del 05.08.1992 e successive modificazioni e/o integrazioni, è stato adottato con delibera consiliare n° 337 del 19/12/2006, adottato definitivamente con delibera consiliare n°232 del 29/09/2007 e approvato con delibera consiliare n° 34 del 19/02/2009.

Gli elaborati costituenti il Piano e aventi natura prescrittiva sono:

- Norme Tecniche di Attuazione;
- Sistema Paesistico Ambientale;
- Schede Tecniche dei comparti unitari;
- Progetto Urbanistico (26 tavole) in scala 1:5.000;
- Progetto Urbanistico con ambiti di tutela (26 tavole) in scala 1:5.000;
- SCHEDE PROGETTO:
 - ST1_P06 Sassonia 4;
 - ST1_P11 Sassonia;
- Progetto Urbanistico (44 tavole) in scala 1:2.000.

In questa sede sono state esaminate le tavole 4, 5, 8 e 9 delle serie *Progetto Urbanistico e ambiti di tutela* (riportate negli elaborati **MAM-QPRM-008_009** con sovrapposizione del tracciato viario di progetto), in scala 1:5000 (la figura seguente ne mostra lo stralcio).

punto di vista funzionale, anche se geometricamente non perfettamente coincidente, con quello proposto dal piano. La viabilità di progetto si inserisce in adiacenza ad aree E4 Agricole di ristrutturazione ambientale ed E2 Agricole con presenza di valori paesaggistici.

L'Art. 71 P1 - Zone per la viabilità veicolare delle NTA del PRG riporta che:

"1. Le zone P1 sono le zone destinate alla viabilità veicolare, e sono vincolate alla conservazione, ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici per la circolazione e la sosta dei veicoli e delle persone.

2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.

3. Le tipologie di intervento consentite sono quelle connesse alla manutenzione e costruzione di sedi stradali.

4. E' vietato realizzare vie di accesso carrabili direttamente dai comparti sulla strada denominata Interquartieri.

5. Gli innesti della viabilità di nuova previsione dovranno essere analizzati al momento dell'attuazione dei piani e prevedere delle soluzioni in dettaglio preventivamente autorizzate dall'Ente Proprietario della Strada, potranno subire aggiustamenti e/o variazioni in fase attuativa e di dettaglio dietro indicazione dell'Ente Proprietario della strada, compatibili comunque con l'inquadramento e la normativa generale. Le soluzioni definitive infatti dovranno essere commisurate alle reali caratteristiche e intensità di traffico in essere al momento di attuazione del piano.

6. Sono vincolate alla contestuale adozione di misure di mitigazione descritte nell'elaborato "Interventi di mitigazione" appartenente alla valutazione d'incidenza del P.R.G. di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/97 s s.m.i. la realizzazione delle seguenti opere stradali secondo le relative schede:

a). Bretella stradale in località Tombaccia attraverso il Fiume Metauro, scheda 5;

b). Adeguamento della viabilità secondaria per il trasporto delle barche, scheda 5A

c). La realizzazione dello svincolo autostradale in località Fenile scheda 13

d). Strada di collegamento della viabilità interquartieri, scheda 12, 12A e 12B".

L'Articolo 78 V1 – Fasce di rispetto stradale delle NTA del PRG prescrive che:

"1. Le zone V1 sono le fasce di rispetto stradale, e cioè le aree latitanti ad una strada su cui – a norma D.I. 1/04/1968, n° 1404 - non è consentita l'edificazione.

Tali fasce sono:

60 m per strade di categoria A;

40 m per strade di categoria B (Fano-Grosseto);

30 m per strade di categoria C;

20 m per strade di categoria D;

Le fasce vanno misurate dal limite scarpata, fosso di guardia o recinzione stradale.

2. Sono però ammesse di norma le opere a servizio della strada, i servizi canalizzati, i canali, le aree di sosta, le recinzioni, le siepi, le opere di sostegno, nonché i distributori di carburanti con i relativi accessori per il soccorso immediato degli utenti della strada e le cabine di distribuzione elettrica.

3. Nel computo della superficie territoriale (ST) o fondiaria (SF) sono da considerarsi compresi quei settori eventualmente investiti da fasce di rispetto.

4. Le aree comprese nelle fasce di rispetto stradale non possono concorrere al calcolo delle superfici per gli standard urbanistici".

Le tavole **Progetto urbanistico e ambiti di tutela** (elaborati **MAM-QPRM-008_009**) riportano il tematismo della viabilità di progetto già individuato nella serie cartografica precedentemente analizzata, il quale insiste tuttavia su aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D. L. vo 42/2004

L'Articolo 34 *Autorizzazione paesistica* delle NTA del PRG (Capitolo VI Sottosistemi territoriali) indica che:

"1. I contenuti del P.P.A.R. costituiscono direttive vincolanti per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i..

2. Per applicare questo disposto normativo, è necessario che l'istruttoria sulla domanda di autorizzazione accerti preventivamente se l'intervento per cui l'autorizzazione è richiesta è localizzato:

a) in un ambito di tutela relativo ad una categoria costitutiva del paesaggio;

b) in un sottosistema territoriale denominato A, B, C e V;

c) in località interessata da presenze segnalate da uno o più sottosistemi tematici.

3. In base a tale rilevazione sarà verificato, come condizione essenziale per il rilascio dell'autorizzazione, il rispetto delle disposizioni del P.P.A.R. che risultano applicabili, anche in rapporto ai connotati specifici del bene ambientale sottoposto al del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., che è interessato dall'intervento oggetto della domanda di autorizzazione".

2.1.8.1 Rapporto delle aree di cantiere con il PRG comunale

Un ulteriore approfondimento è stato eseguito in merito alle aree di cantiere funzionali alla realizzazione dell'opera.

La tabella seguente intende mettere in relazione tali aree con le destinazioni funzionali definite dal PRG per quelle porzioni di territorio occupate da queste ultime (si veda la Figura 2-14, Figura 2-15 e Figura 2-16).

Codice area di cantiere	Destinazione funzionale	Zone di PRG
AD01	- Area di deposito terre e rocce da scavo provenienti dal lotto 2 dell'autostrada A14	- E2 Agricole con presenza di valori paesaggistici - Corsi d'acqua e fasce di rispetto - Vincolo Paesaggistico D.Lgs 42/04
CA01	- Campo base - Cantiere operativo - Area caratterizzazione terre	- P1 Viabilità veicolare di progetto - E2 Agricole con presenza di valori paesaggistici - E4 Agricole di ristrutturazione ambientale - Vincolo Paesaggistico D.Lgs 42/04

L'area di deposito AD01, già ricompresa come cantiere operativo nel progetto approvato di ampliamento alla terza corsia tratto Cattolica-Fano, interferisce con la fascia di rispetto dei corsi d'acqua, ed entrambe le aree occupano zone che il PRG classifica come "Vincolo Paesaggistico" ai sensi del D.Lgs 42/04.

Le aree di cantiere verranno tuttavia dotate di tutti i presidi atti a contenere possibili alterazioni delle matrici ambientali maggiormente coinvolte: suolo e ambiente idrico.

Tali aree di cantiere verranno successivamente descritte e dettagliate nella relazione del Quadro di Riferimento Progettuale (elaborato **MAM-QPGT-R**) nella parte relativa alla cantierizzazione (cap. 3), negli elaborati specifici (elaborati **MAM-QPGT-004_007**) e nella relazione del Quadro di Riferimento Ambientale (elaborato **MAM-QAMB-R – parte 1**) nella parte relativa a "Ambiente idrico" (cap. 4) e "Suolo e sottosuolo" (cap. 5).

Dalla presente analisi e da quanto sopra esposto non emergono situazioni di particolare conflitto con le destinazioni funzionali e le previsioni del PRG; inoltre il sedime dell'opera in progetto risulta essere in parte coincidente con quello definito dalla cartografia di piano stessa.

2.1.9 Il sistema dei vincoli

2.1.9.1 Premessa

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.

2.1.9.2 I vincoli ai sensi del D.L.vo 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 Dlgs. 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 Decreto Legislativo n. 42 del 2004, 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 vasta di indagine:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (articolo 142, c.1, lett. a));
- i fiumi, i torrenti, i 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 (articolo 142, c.1, lett. c));
- zona della Bassa Valle del Metauro nei comuni di Mondavio e Fossombrone sottoposta a vincolo ambientale (articolo 136);
- Zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Seniore nel comune di Fano costituita da numerosi nuclei di verde con le molteplici strade che la percorrono contenenti punti di vista panoramici (articolo 136).

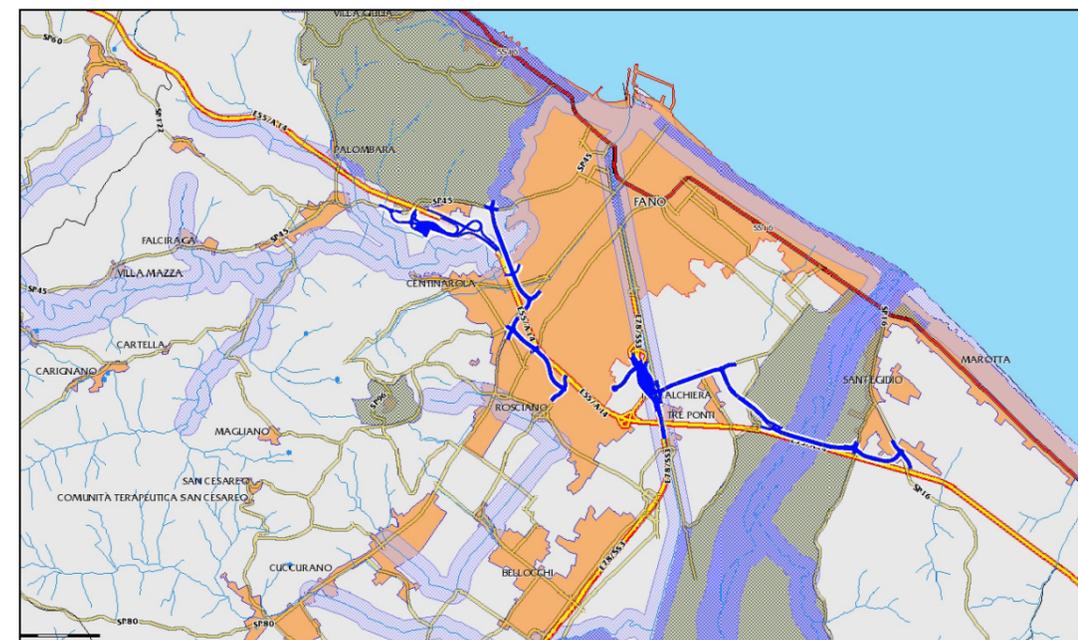


Figura 2-17 Banca dati SITAP: aree sottoposte a vincolo



Figura 2-18 Banca dati SITAP: Legenda

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 “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e successive modifiche e integrazioni). Dalla consultazione della relativa banca dati, si è potuta ricavare l'estensione delle aree vincolate interessate dalle opere previste dal progetto, come riportato nella figura precedente.

I vincoli direttamente interferiti dalle opere viarie in progetto si riconducono a due tipologie di elementi, ovvero, ai sensi del già citato D. L. vo 42/2004 e s.m.i.:

- *i fiumi, i torrenti, i 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 (Articolo 142, c.1, lett. c);*
- *aree sottoposte a vincolo ambientale ai sensi dell'Articolo 136.*

Nello specifico, si riportano di seguito le interferenze individuate per il nuovo svincolo in progetto.

Opera	Interferenza diretta con elementi sottoposti a vincolo paesaggistico
Nuovo svincolo di Fano Nord	Rio di Brettino Zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Seniore nel comune di Fano costituita da numerosi nuclei di verde con le molteplici strade che la percorrono contenenti punti di vista panoramici

E' opportuno sottolineare che, come evidenziato nelle tavole MAM QPRM 013 - 014 allegate al presente studio e come specificato nella relativa sezione di analisi dello strumento urbanistico vigente contenuta nella presente relazione, il PRG del Comune di Fano individua una perimetrazione delle aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D. L.vo 42/2004 più ampia rispetto a quanto definito dalla cartografia di riferimento della Banca dati SITAP.

Nello specifico, il Nuovo svincolo di Fano Nord risulta, secondo la perimetrazione del PRG, interamente ricompreso in aree vincolate, incidendo in modo più significativo rispetto a quanto riscontrato mediante la consultazione della banca dati del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali.

2.1.9.3 La 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 n. 120 del 12/03/2003 "Regolamento recante modificazioni ed integrazioni del D.P.R. 357/97".

Come si osserva in Figura 2-19, è presente il sito Natura 2000 "SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla" che risulta direttamente interferito dalle rampe del nuovo svincolo di Fano Nord.

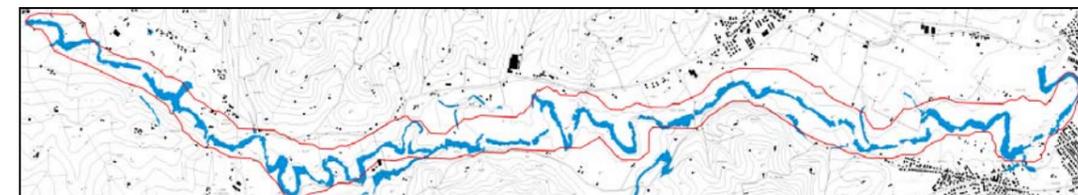


Figura 2-19 Perimetro del SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla

2.1.9.4 Il vincolo idrogeologico

In base alle verifiche effettuate, il comune di Fano risulta totalmente escluso dalle aree vincolate ai sensi del R.D. 30.12.1923 n. 3267 e del R.D. 16.5.1926 n. 1126, i due Regi Decreti che istituirono e normarono il vincolo idrogeologico stesso, con la finalità di tutelare l'ambiente fisico, l'interesse pubblico e prevenire il danno pubblico, senza tuttavia precludere la possibilità di operare trasformazioni nel territorio.

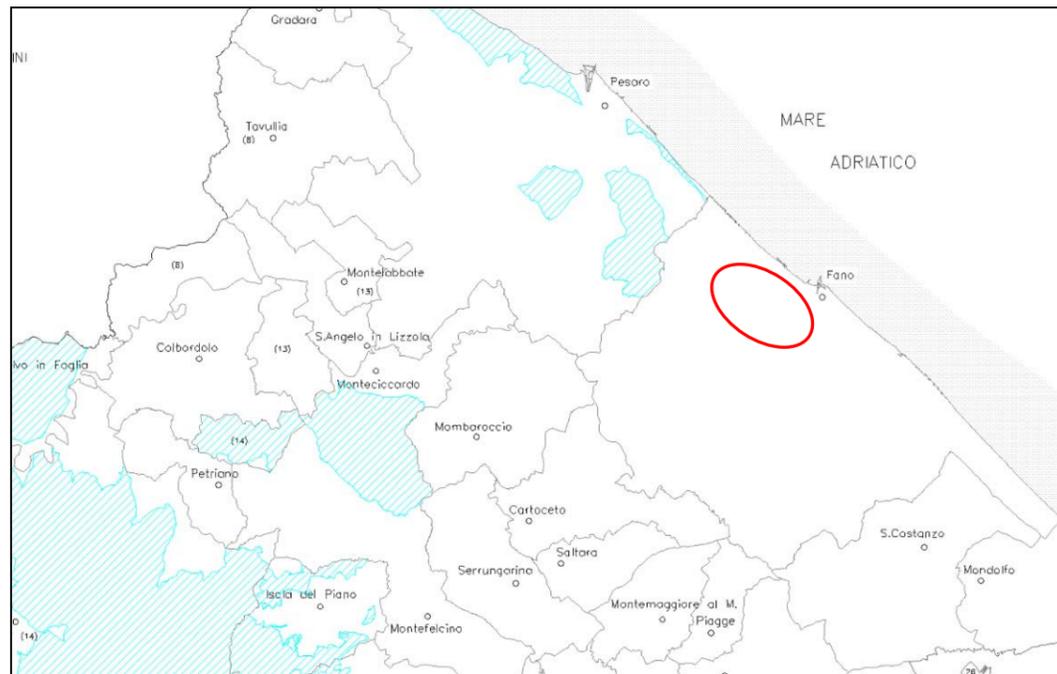


Figura 2-20 Stralcio della tavola di PTC della Provincia di Pesaro e Urbino “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico”: tratteggiate in azzurro le aree vincolate (l’area di intervento è perimetrata in rosso)

2.2 QUADRO DELLE COERENZE DELL’INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

2.2.1 Descrizione delle conformità o disarmonie eventuali 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.

L’elenco degli strumenti considerati è riportato nella seguente tabella.

Tabella 2-2 Livelli di Pianificazione e Strumenti Analizzati

Livello di pianificazione/programmazione	Documento
Nazionale	<i>Piano Generale dei Trasporti e della Logistica</i>
Regionale	<i>Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)</i>
	<i>Piano Regionale delle Attività Estrattive</i>
Regionale di settore	<i>Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici regionali</i>
	<i>Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche</i>
Provinciale	<i>Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro Urbino (PTC)</i>
Provinciale di settore	<i>Piano Provinciale delle Attività Estrattive</i>
Comune di Fano	<i>Piano Regolatore Generale del Comune di Fano (PRG)</i>

2.2.1.1 Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) è il principale documento di programmazione nel settore dei trasporti a livello nazionale.

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.

L’autostrada A14 rientra nelle tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale, ovvero la rete fondamentale del sistema dei trasporti (merci e viaggiatori) di livello nazionale.

Le opere compensative proposte in questa sede nell’ambito della realizzazione della terza corsia dell’A14 nel tratto Cattolica – Fano sono finalizzate, in particolare, al miglioramento 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 delle precedenti considerazioni si ritiene che gli interventi di progetto rispondano pienamente alle intenzionalità strategiche promosse dal Piano, 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.

2.2.1.2 Il Piano Paesistico Ambientale Regionale

La tavola 1 *Vincoli paesistico – ambientali* del PPAR, individua, nell'area vasta di intervento, *Vincoli esistenti (L. 1497/39), Fiumi e corsi d'acqua e Vincoli regionali (Galasso)*.

La tavola 6 *Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali* del PPAR individua l'interferenza diretta del nuovo svincolo di Fano Nord che intercetta l'Area B Trebbiantico – Candelara – Rosciano di rilevante valore.

Tale interferenza è valutata di modesta entità, in ragione della ridotta estensione dell'opera stessa rispetto alle aree classificate a valore ambientale e paesaggistico rilevante.

2.2.1.3 Il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici regionali

I bacini di interesse per il presente studio e ricadenti nell'ambito di competenza del PAI sono quelli riferiti al Torrente Arzilla e al Fiume Metauro.

La cartografia di piano evidenzia che il nuovo svincolo di Fano Nord intercetta, anche se marginalmente, aree a rischio di esondazione R4 molto elevato.

L'Articolo 9 *Disciplina delle aree inondabili* riporta che:

“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 o 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;...

Ne deriva che in aree soggette a rischio di esondazione risultano ammissibili le infrastrutture viarie proposte in questa sede; si rimanda alla relazione idraulica allegata al progetto definitivo per la verifica della compatibilità idraulica delle stesse, nonché per la definizione degli interventi di sistemazione idraulica

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

2.2.2 Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche

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.

2.2.2.1 Il Piano Regionale e il Piano provinciale delle Attività Estrattive

Essendo stati individuati i poli estrattivi destinati a fornire i quantitativi di materiale inerte pregiato e non, necessari per la realizzazione degli interventi in esame, l'esecuzione delle opere compensative risulta coerente con le previsioni dei Piani regionale e provinciale delle attività estrattive. Si rimanda al Quadro di Riferimento Progettuale per la definizione dei fabbisogni e bilancio terre.

2.2.2.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino

Il PTCP 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 Fano.

E' 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 succ. mod. ed integr., ha autorizzato la realizzazione delle opere relative all'ampliamento alla terza corsia.

Si determina, di conseguenza, la necessità di adeguare il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino alla previsione dell'adeguamento della terza corsia dell'A14 e relative opere compensative tra cui il nuovo svincolo di Fano Nord.

2.2.2.3 Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fano

L'opera, anche se con geometrie differenti, rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del Piano Regolatore Generale del Comune di Fano, rivelando rapporti di assoluta coerenza con i tracciati definiti dalla cartografia di piano.

2.2.3 Descrizione delle conformità o disarmonie eventuali del progetto con i vincoli di tutela naturalistica e storico – ambientale

Come si è detto in precedenza, in questa sede si è proceduto ad indagare 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.

Il sito strettamente interessato dal progetto del nuovo svincolo è il **SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla**.

Qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o proposto 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...”

In questa sede si è scelto di redigere lo Studio per la Valutazione di Incidenza, come elaborato a sé stante, corredato da relative corografie e carte degli habitat, per il “SIC IT5310008 Corso dell'Arzilla”.

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;
- aree sottoposte a vincolo ambientale ai sensi dell'Articolo 136.

Tale condizione di parziale interferenza impone la redazione della *relazione paesaggistica* ai sensi del D.P.C.M. 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.