

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA - BARI - TARANTO

TRATTO CATTOLICA - FANO

**OPERE COMPENSATIVE COMUNE DI FANO:
NUOVO SVINCOLO DI FANO NORD**

PROGETTO DEFINITIVO

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
CHIARIMENTI E INTEGRAZIONI**



RISPOSTE GENERALI INTERDISCIPLINARI

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	2
2	OSSERVAZIONI CONTENUTE NELLA NOTA A CURA DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE.....	3

ELENCO ALLEGATI

ALLEGATO 1 – Verbale incontro del 1/3/2013 presso l' Autorità di Bacino della Regione Marche

ALLEGATO 2 – Sovrapposizione del progetto al perimetro dei vincoli vigenti

ALLEGATO 3 – Documentazione illustrata nel corso dell'incontro presso il MATTM il 14/12/2012

ALLEGATO 4 – STP003-1 "Relazione di gestione delle terre"

ALLEGATO 5 – Censimento fotografico dello stato attuale

ALLEGATO 6 – Fotosimulazioni

ALLEGATO 7 – Mappe dispersione degli inquinanti

1 PREMESSA

Con riferimento alla nota del MATTM prot. DVA-2013-0003626 del 12/02/2013 di richiesta di integrazioni per la Procedura VIA del Nuovo svincolo di Fano Nord in progetto nell'ambito dei lavori di ampliamento alla III dell'autostrada A14, tratto Cattolica – Fano, il presente elaborato fornisce le controdeduzioni, integrazioni ed approfondimenti interdisciplinari relative alle singole richieste.

2 OSSERVAZIONI CONTENUTE NELLA NOTA A CURA DELLA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE

Di seguito si riporta integralmente il contenuto della nota e le relative valutazioni e controdeduzioni:

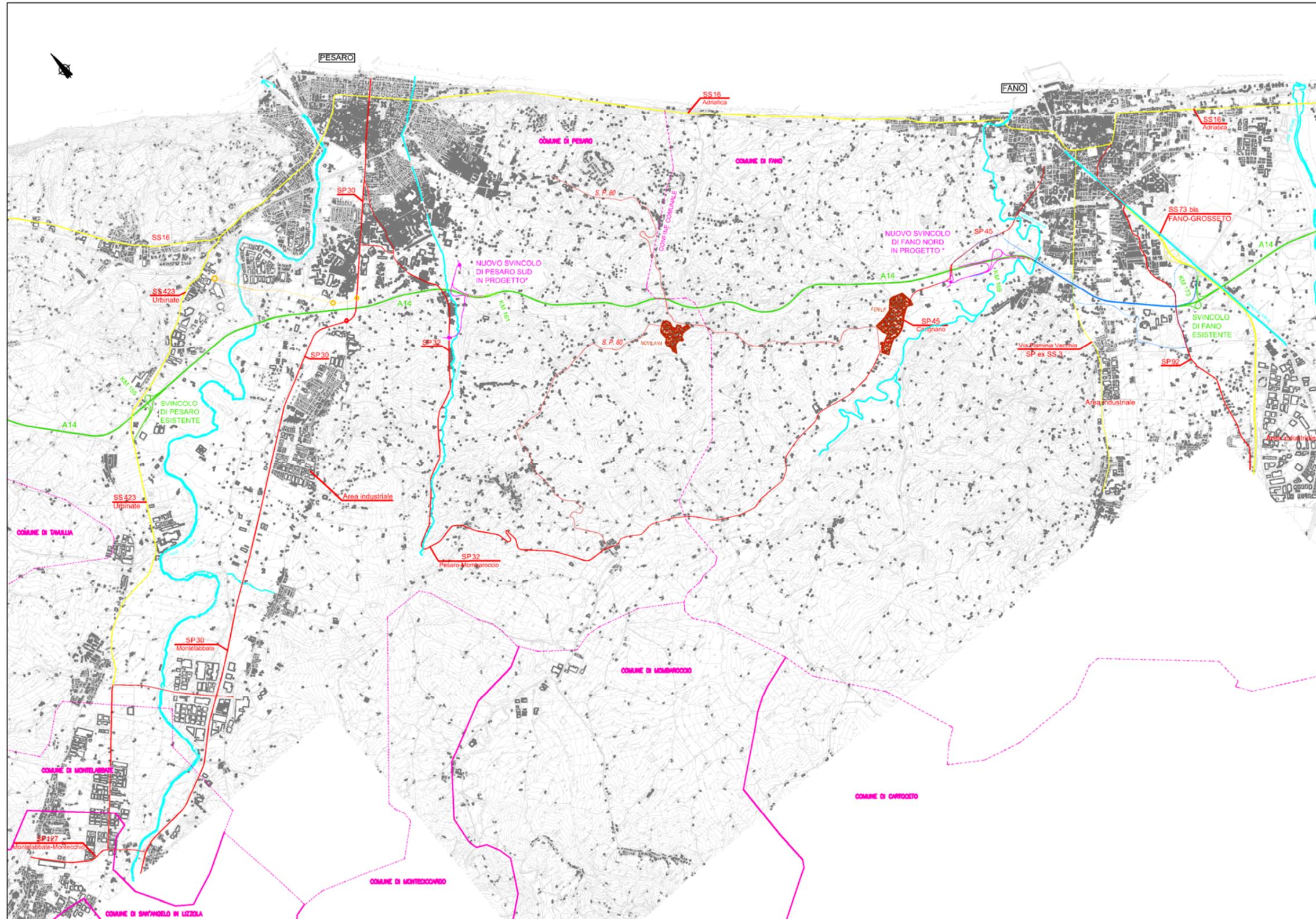
QUADRO PROGRAMMATICO

- 1. al fine di supportare la necessità della realizzazione dello svincolo in progetto e anche in considerazione della distanza tra gli svincoli esistenti, illustrare i rapporti, le distanze e le connessioni, anche in ordine ai volumi di traffico attesi, tra i due svincoli di Fano, quello esistente e quello Nord, nonché con l'eventuale svincolo di Pesaro Sud, del quale si dovrà chiarire la possibilità di realizzazione, nell'ambito dei programmi della Società Autostrade per l'Italia S.p.A, in quanto in sostituzione dello svincolo di Pesaro Centro, respinto dal decreto VIA n. 1249 del 28/11/2006 nell'ambito del progetto di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14 tra Cattolica e Fano; indicare, anche su supporto cartografico, la viabilità che verrà utilizzate per accogliere il traffico in uscita dallo svincolo di Fano Nord e per raggiungere la SS 16 nel tratto Pesaro-Fano e quindi le eventuali incidenze e i volumi di traffico sulla viabilità dei quartieri nord e delle aree urbane a ridosso del centro storico di Fano, anche in rapporto alla capacità di servizio e caratteristiche delle sezioni stradali, del traffico attuale e della tipologia di insediamento edilizio;*

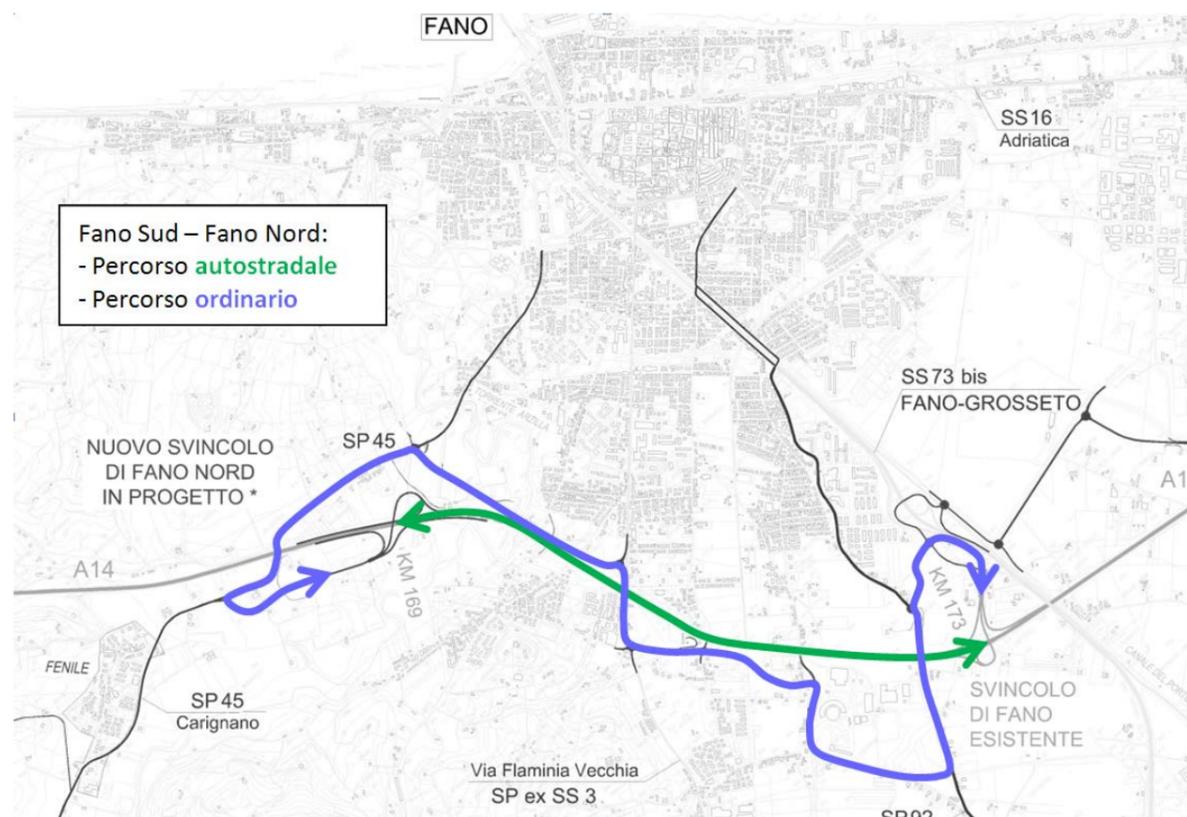
Il quadro programmatico infrastrutturale di riferimento è dato dal potenziamento dell'accessibilità allo svincolo di Fano esistente (Fano Sud) e dalla realizzazione di tre bretelle tangenziali all'urbanizzato di Fano; il progetto riguarda la costruzione di un nuovo svincolo denominato Fano Nord e dell'intersezione per il collegamento del piazzale di esazione alla viabilità esistente.

Nell'ambito territoriale di Pesaro si conferma la realizzazione dello svincolo di Pesaro Sud in località Santa Veneranda: le manovre che saranno realizzate sono solo quelle da/per Bari.

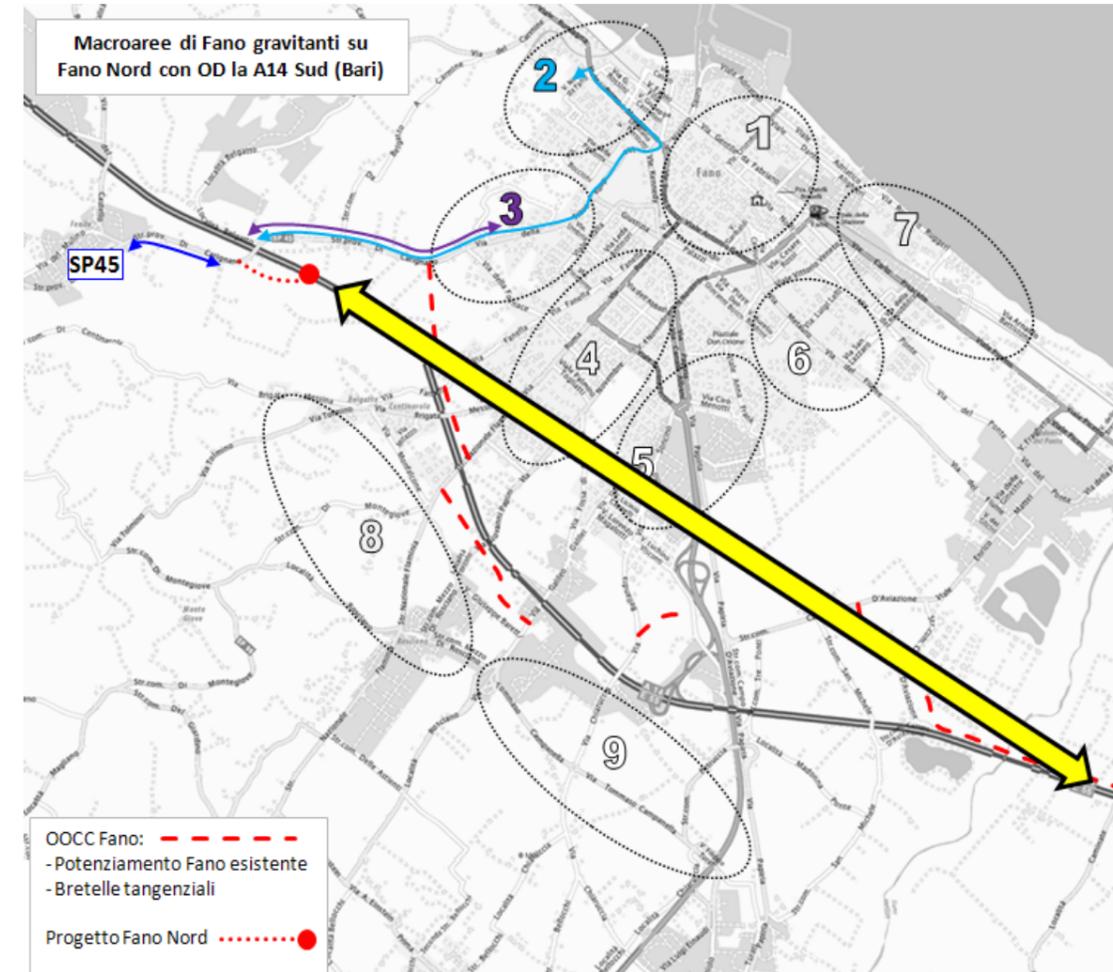
Alla pagina seguente si riporta la corografia dell'ambito Fano e Pesaro con gli svincolo esistenti sull'autostrada A14 e i nuovi svincoli di progetto.



Tra lo svincolo di Fano Sud ed il nuovo svincolo di Fano Nord vi è una distanza sull'asse autostradale pari a 4,300 km mentre percorrendo la viabilità ordinaria potenziata dalle nuove bretelle vi è una distanza pari a 7,300 km (da casello a casello). Sulla viabilità ordinaria, la realizzazione delle bretelle presenti nel quadro programmatico consente la creazione di un corridoio tangente all'urbanizzato di Fano ma ad esso esterno; tale corridoio giace parallelo all'asse autostradale.



I flussi di Fano Nord da/ verso Sud (Bari) sono essenzialmente quelli provenienti dall'entroterra lungo la SP45 oppure sono quelli provenienti da alcune macroaree urbane di Fano a ridosso dello svincolo stesso (Figura seguente)

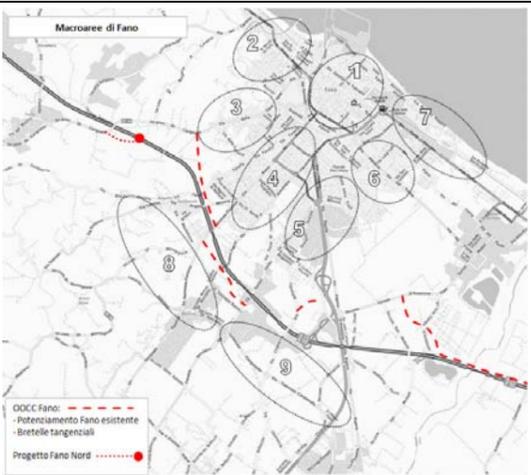


Con riferimento all'attrattività dei due svincoli rispetto alle macroaree urbane di Fano, distinguendo in direttrice Nord o Sud, è possibile costruire la seguente Tabella.

Il nuovo svincolo di Fano Nord vede la ripartizione gravitazionale tra la direzione Bologna (Nord) e Bari (Sud) riportata nella seguente Tabella. E' evidente come il nuovo svincolo graviti principalmente verso Bologna.

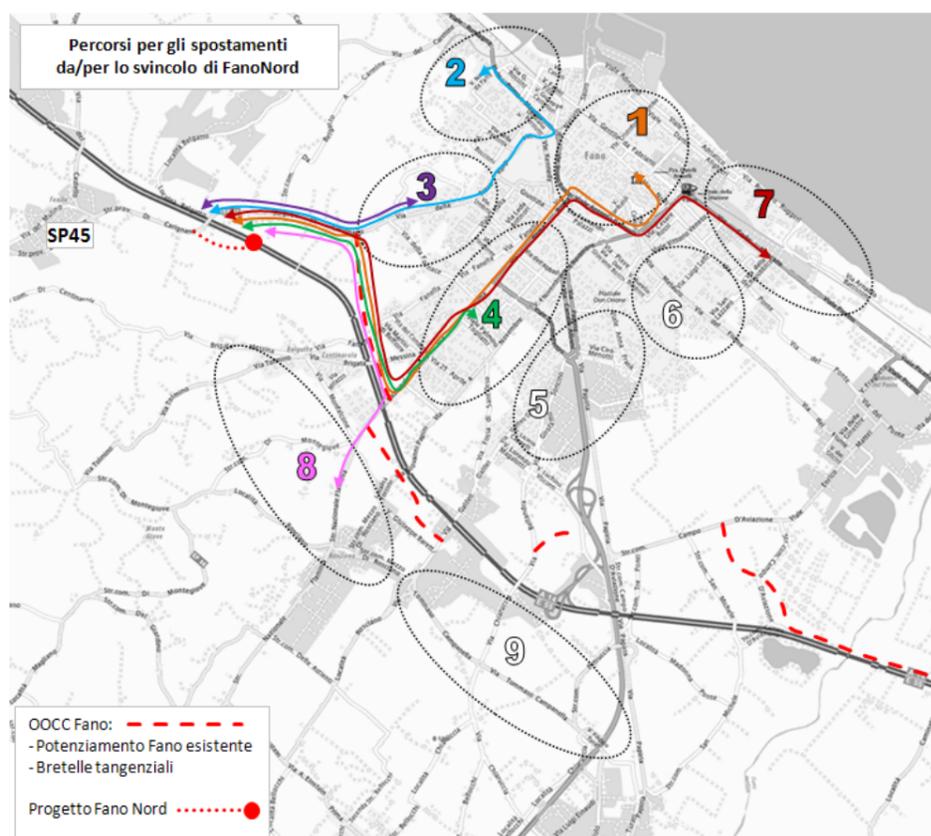
Fano Nord Ripartizione gravitazionale flussi ora di punta	NEUTRO 2030	ESTIVO 2030
da/per Sud	23%	20%
da/per Nord	77%	80%

Attrattività dei due svincoli di Fano Macroaree urbane	direzione A14 Nord (Bologna)	direzione A14 Sud (Bari)
Macroarea urbana 1	Fano Nord	Fano Sud
Macroarea urbana 2	Fano Nord	Fano Nord
Macroarea urbana 3	Fano Nord	Fano Nord
Macroarea urbana 4	Fano Nord	Fano Sud
Macroarea urbana 5	Fano Sud	Fano Sud
Macroarea urbana 6	Fano Sud	Fano Sud
Macroarea urbana 7	Fano Nord	Fano Sud
Macroarea urbana 8	Fano Nord	Fano Sud
Macroarea urbana 9	Fano Sud	Fano Sud



E' nuovamente evidente come lo svincolo di Fano Sud sia principalmente attrattivo per gli spostamenti diretti verso Sud quasi indipendentemente dalla distanza delle macroaree urbane, viceversa Fano Nord.

Volendo ora mettere in evidenza la viabilità utilizzata dalle singole macroaree urbane di Fano per raggiungere il nuovo svincolo si può costruire la seguente Figura.

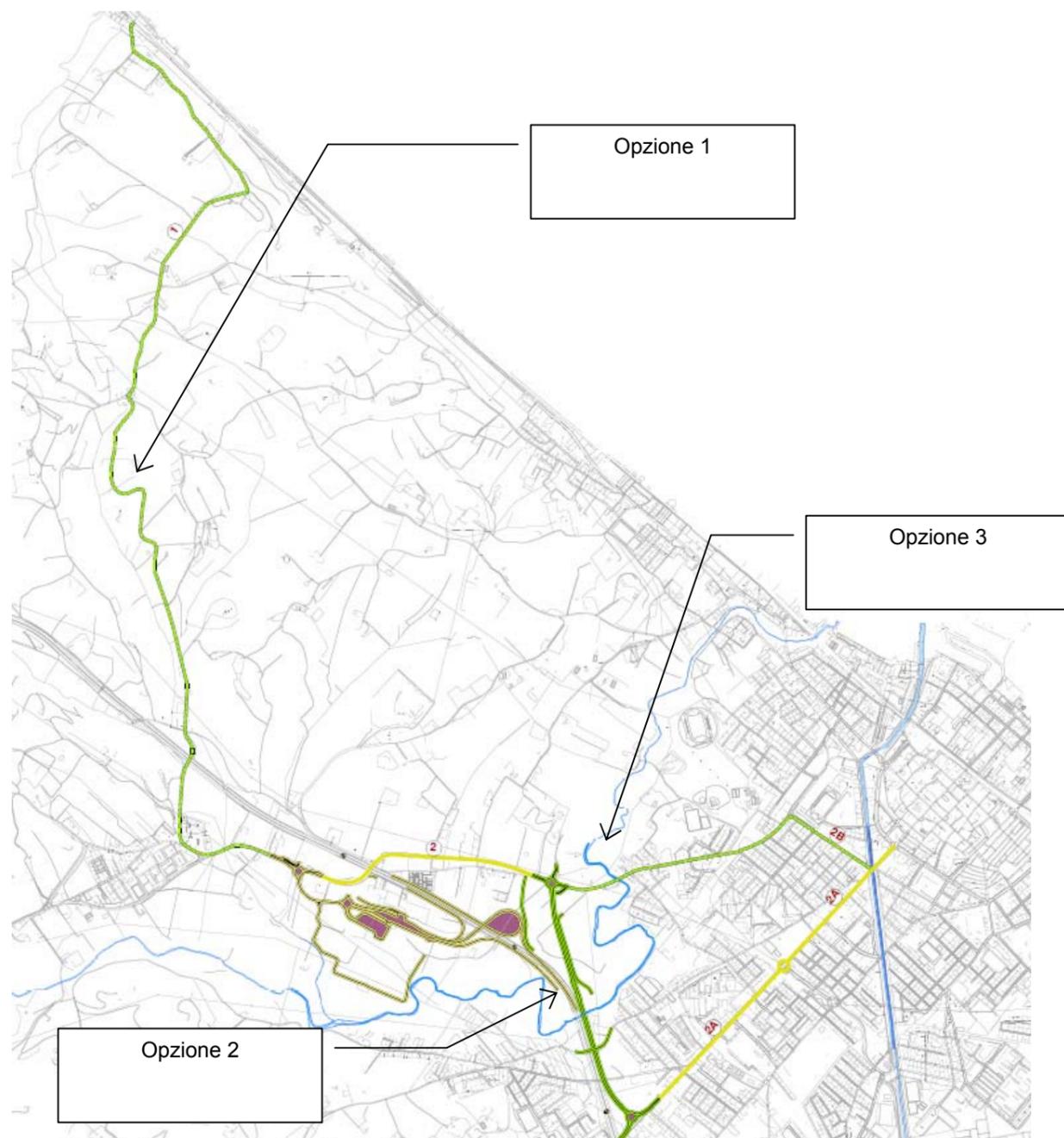


L'analisi dei percorsi evidenziati chiarisce l'importanza del ruolo della bretella di collegamento tra la SP45 e la SP3 (via Flaminia).

Con riferimento alla viabilità esistente, si può evidenziare come i tragitti interessino principalmente l'asse urbano di via Flaminia - via Roma e quello della SP45 che, in penetrazione alla città, prende il nome di via Trave.

Focalizzando l'attenzione, come richiesto dall'Istruttoria, sul percorso che collega il nuovo svincolo alla SS16 si può dire che esistono sostanzialmente tre opzioni (illustrate nell'immagine successiva):

1. la prima opzione è quella che dall'innesto sulla S.P. 45 (Carignano) procedendo verso Fenile si immette sulla strada comunale Via del Castello poi Strada nuova di Roncosambaccio (dimensioni di circa 6,00 m carreggiata) per immettersi su strada comunale della Galassa (di sezione della carreggiata ridotta a circa 5,00 m) e procede sino all'immissione sulla S.S.16 in corrispondenza di Fosso Sejore. Questa soluzione è quella meno sfruttata a causa della tortuosità dell'itinerario e del conseguente lungo tempo di percorrenza.
2. La seconda soluzione è quella che dall'innesto dello svincolo sulla S.P. 45 (Carignano) procedendo verso Fano si immette sulla prima rotatoria del progettato tratto che connette la S.P. 45 con la S.P. 3 Flaminia (poi via Roma) con una seconda rotatoria, a questo punto la SS16 può essere raggiunta o proseguendo in direzione centro di Fano oppure con le altre bretelle in progetto. il primo caso sarà scelto dagli utenti che gravitano sul tratto urbano della SS16, il secondo da coloro che devono raggiungere il tratto a sud di Fano;
3. considerando la medesima soluzione 2) in uscita dallo svincolo ma procedendo con la viabilità esistente verso la città dalla S.P. 45 si prosegue dapprima sulla via Trave (con sezione della carreggiata di circa 5,00 m in tessuto edificato a margine, con sosta parallela in alcuni tratti e senza marciapiedi), poi sulla via della Giustizia per immettersi sulla via Roma ed innestandosi poi sulla S.S.16



SP45 – via Trave in Fano Flussi ora di punta	NEUTRO attuale	ESTIVO attuale
bidirezionale	627	603

- le risultanze dello studio di traffico, fornite al 2030 ma riportate all'attuale tramite i coefficienti esplicitati nello studio, mostrano il seguente futuro carico veicolare sulla SP 45 nel tratto urbano di via Trave:

SP45 – via Trave in Fano Flussi ora di punta	NEUTRO progettuale	ESTIVO progettuale
bidirezionale	784	773

- Da tali dati è possibile ricavare la percentuale di aumento del carico veicolare indotto sulla SP 45 nel tratto urbano di via Trave:

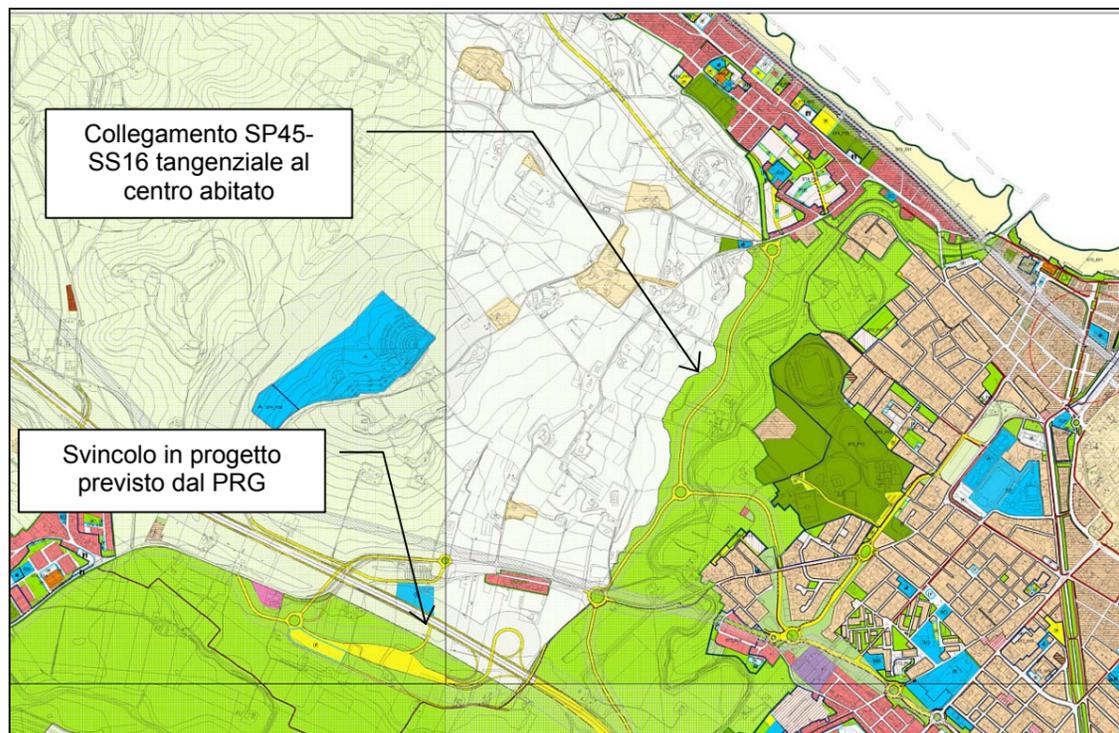
SP45 – via Trave in Fano Flussi ora di punta	NEUTRO progettuale	ESTIVO progettuale
bidirezionale	+25%	+28%

Tale aggravio rappresenta tuttavia un transitorio in attesa del completamento del pianificato anello tangenziale di Fano previsto nel Piano Regolatore Vigente (cfr figura seguente) che consentirà di collegare direttamente la SS16 alla SP45 e bypassare le suddette macroaree 2 e 3.

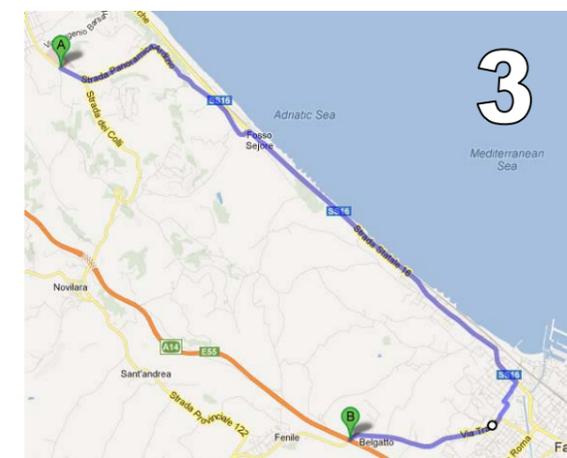
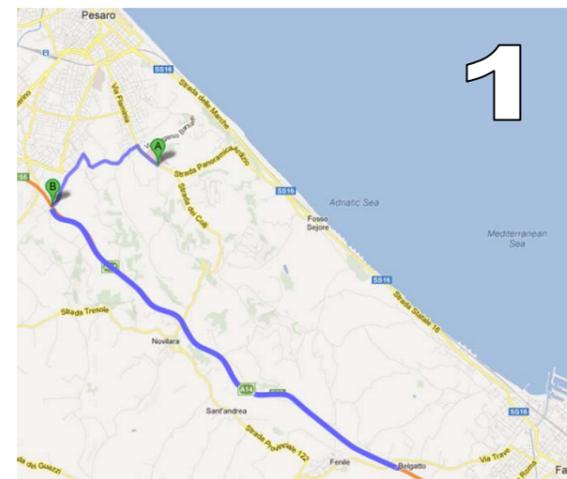
Il Programma Pluriennale di Attuazione del PRG per il quinquennio 2009-2014 prevede l'avvio della realizzazione di un primo tratto di tale intervento stradale (tratto Via Roma-Via Trave).

In riferimento all'opzione 3, ovvero quella che attraversa diversi quartieri del centro di Fano, sono state sviluppate le seguenti considerazioni numeriche sulla base dei dati dello studio di traffico:

- i rilievi di traffico effettuati per la redazione dello studio di traffico associato al progetto del nuovo svincolo forniscono i seguenti dati di carico attuale sulla SP45 nel tratto urbano di via Trave (cfr Figura seguente).



1. Autostradale: viabilità ordinaria urbana + viabilità autostradale da Pesaro Sud
2. Ordinario: viabilità ordinaria extraurbana: SP60 - SP122 - SP45
3. Ordinario: viabilità ordinaria extraurbana: SP25 - SS16 - SP 45



Durante il periodo transitorio tale aggravio potrà eventualmente essere gestito applicando, in base alle indicazioni del Comune, dei sistemi di regolamentazione della circolazione.

In conclusione si riporta l'analisi effettuata per valutare la possibilità che gli spostamenti lungo la direttrice A14 Bari (Sud) da/per Pesaro possano avere vantaggio ad entrare/uscire dal sistema autostradale nel nuovo svincolo di Fano Nord invece che nel nuovo svincolo di Pesaro Sud.

L'analisi ha confrontato tre tipologie di percorso: due lungo la viabilità ordinaria ed uno lungo la viabilità autostradale. I percorsi hanno visto come invariante di partenza l'Ospedale di Pesaro in via Cesare Lombroso ed invariante di arrivo lo svincolo di Fano Nord.

L'area di via Cesare Lombroso è stata scelta perché considerata rappresentativa della zona urbanizzata di Pesaro che potrebbe avere maggior utilità ad utilizzare Fano Nord invece che Pesaro Sud.

Il confronto tra i tre tragitti è stato fatto sulla base dei tempi di percorrenza; le velocità dell'ora di punta da applicare per il calcolo di tali tempi sono state dedotte dal database TomTom in possesso a Spea. Tale database contiene, per ogni tratta stradale elementare (tra due intersezioni) la velocità a flusso libero e la velocità del giorno medio annuo con disaggregazione oraria.

Le figure seguenti evidenziano le strade considerate nei tre percorsi:

Le analisi effettuate hanno fornito le seguenti risultanze numeriche:

PERCORSO 1 (Ora di punta mattutina)		Ordinaria Urbana ed Autostradale	Tot Km	Tot min
Distanza (km)	Ordinaria Urbana	3	10,8	9,5
Velocità media (km/h)		41		
Tempi (min)		4,4		
Distanza (km)	A14 da Pesaro Sud (loc. S. Veneranda)	7,8		
Velocità media (km/h)		91		
Tempi (min)		5,1		

PERCORSO 2 (Ora di punta mattutina)		Ordinaria Extraurbana	Tot Km	Tot min
Distanza (km)	SP25	4,5	10,0	11,2
Velocità media (km/h)		52		
Tempi (min)		5,2		
Distanza (km)	SS16	3,6		
Velocità media (km/h)		51		
Tempi (min)		4,2		
Distanza (km)	SP45	1,9		
Velocità media (km/h)		64		
Tempi (min)		1,8		

PERCORSO 3 (Ora di punta mattutina)		Ordinaria Extraurbana	Tot Km	Tot min
Distanza (km)	SP60	3,5	12,8	13,6
Velocità media (km/h)		61		
Tempi (min)		3,4		
Distanza (km)	SP122	6,3		
Velocità media (km/h)		57		
Tempi (min)		6,6		
Distanza (km)	SP45	3		
Velocità media (km/h)		51		
Tempi (min)		3,6		

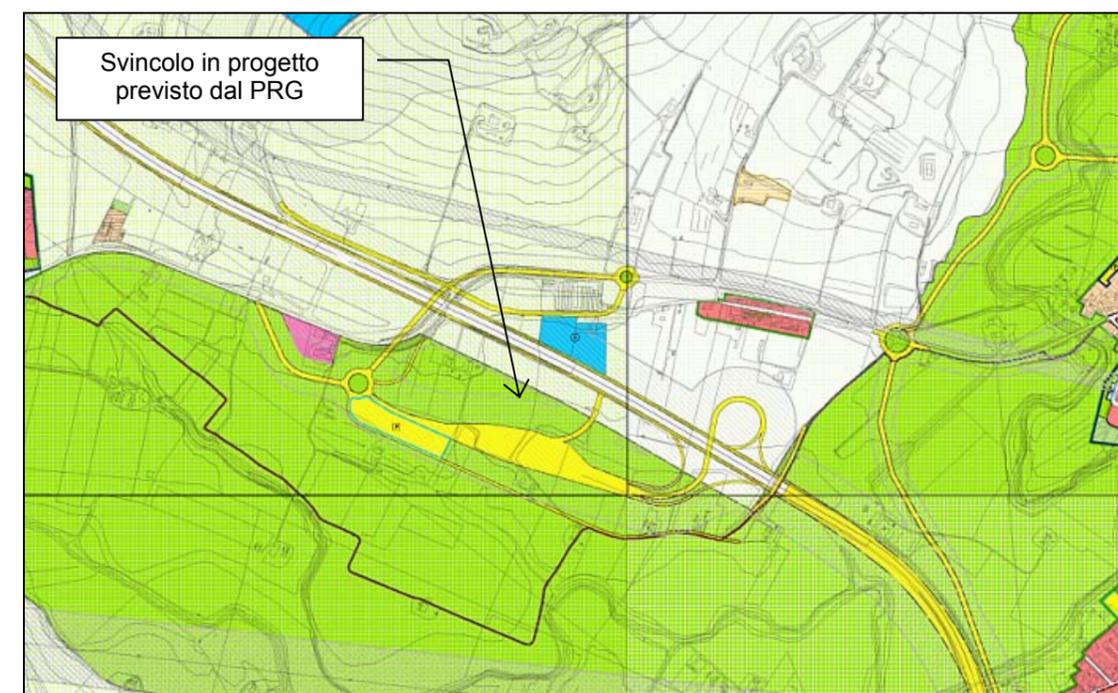
L'analisi delle risultanze ottenute porta ad evidenziare una maggiore attrattività del percorso autostradale (n.1). In seconda battuta può essere considerato attrattivo il percorso lungo la viabilità extraurbana di entroterra (n.2); il percorso lungo la viabilità extraurbana di lungomare si colloca all'ultimo posto. Queste considerazioni portano quindi a considerare molto improbabile il percorso n.3 lungo la SS16 ed in attraversamento all'urbanizzato di Fano lungo via Trave.

2. in ordine alla cartografia del PRG, descrivere le destinazioni funzionali e le previsioni comunali nelle aree limitrofe, oltre il sedime dell'opera in progetto, che potrebbero essere interessate dallo sviluppo della viabilità locale in corrispondenza del nuovo svincolo

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.

Nel seguito si riporta uno stralcio delle tavole della serie *Progetto Urbanistico* (e la relativa legenda), utilizzate per la predisposizione dell'elaborato MAM-QPRM-009 dello Studio di Impatto Ambientale. La revisione 1 di tali tavole è allegata all'elaborato integrativo MAM102 relativo alla nuova soluzione dello svincolo di Fano proposta nell'ambito delle presenti integrazioni.



ZONE PER LA VIABILITA'

P1 Viabilità veicolare di progetto art.71 c.7 - NTA	P4 Viabilità pedonale e ciclabile esistente e di progetto
P2_es Parcheggi esistenti	P5 Stazione autocorriere
P2_pr Parcheggi di progetto	P6 Zone ferroviarie
P3 Attrezzature di assistenza stradale	Sottopassi carrabili/pedonali
Aree di sosta attrezzata	

ZONE A VINCOLO SPECIALE

V1 Fasce di rispetto stradale	V5 Zone di protezione dei pozzi comunali	V9 Fasce di rispetto per ferrovia
V2 Fasce di rispetto cimiteriale	V6 Fasce di rispetto centrali elettr. ed elettrodotti	V11 Aree allagate dall'esondazione del fiume Metauro nel novembre del 2005
V5 Zone di rispetto dei pozzi comunali	V7 Fasce di rispetto per depuratori	Pozzi idrici comunali

PERIMETRAZIONI

n Comparti Unitari	Centri Abitati
--------------------	----------------

ZONE RESIDENZIALI

	A	Storico Artistiche		B3.1	Residenziali di completamento di aree intercluse
	B1.1	Residenziali sature con presenza di valori storico-architettonici e/o ambientali		B4	Residenziali convenzionate (ex lottizzazioni)
	B1.2	Residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati		B5.1	Residenziali di completamento dei nuclei extraurbani esistenti
	B1.3	Residenziali sature con conservazione della superficie utile		B5.2	Residenziali di completamento della "Borgata rurale di Metaurilia"
	B2.1	Residenziali semisature a valle della strada interquartieri		C1	Residenziali di espansione
	B2.2	Residenziali semisature a monte della strada interquartieri ed a sud del fiume Metauro		C2	Residenziali di ricucitura urbana
	B2.3	Residenziali semisature da riqualificare a valle della strada interquartieri			

ZONE PRODUTTIVE

	D1	Industriali e/o artigianali esistenti  Attività commerciali di vicinato		D5	Turistico - alberghiere esistenti
	D2	Industriali e/o artigianali di nuova formazione		D6	Turistico - alberghiere di nuova formazione
	D3	Commerciali e/o direzionali esistenti  Grande struttura inferiore  Grande struttura superiore		D7	Turistico - ricreative esistenti  campeggi
	D3.1	Commerciali e/o direzionali a bassa densità		D8	Zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico ricreativo
	D4	Commerciali e/o Direzionali di nuova formazione  Grande struttura inferiore  Grande struttura superiore		D8.1	Zone produttive a carattere turistico-ricettivo per la formazione di villaggi turistici

ZONE AGRICOLE

	E1	Agricole		E3	Agricole di rispetto
	E2	Agricole con presenza di valori paesaggistici		E4	Agricole di ristrutturazione ambientale
				E4.1	Agricole di conservazione naturalistica

ZONE DI VERDE

	F1	Verde attrezzato		F3	Verde a servizio della balneazione
	F2	Verde per attrezzature sportive		F4	Verde privato

ZONE PER ATTREZZATURE DI PUBBLICO INTERESSE

	F5_IC	Servizi pubblici o di interesse collettivo (Vigili del fuoco - ASET)		F6_SM	Scuole dell'infanzia
	F5_H	Ospedali		F6_SO	Primo ciclo
	F5_M	Mercati alimentari		F6_SS	Secondo ciclo
	F5_EA	Aeroporto turistico		F6_SU	Istruzione e formazione superiore
	F5_C	Cimiteri		F7	Attrezzature religiose
	F5_PM	Attrezzature polifunzionali		F8_D	Discarica
	F5_CC	Convitti e conventi		F8_Dep	Depuratori
	F5_E	Caserme		F8_IT	Impianti tecnologici

Le tavole del Progetto urbanistico del PRG di Fano individuano Zone P1 Viabilità veicolare di progetto e relativa Zona V1 Fascia di rispetto stradale per il sedime del nuovo svincolo di Fano Nord nella configurazione di progetto proposta in questa sede risulta essere coerente dal 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. La viabilità di collegamento con la SP45 lambisce un'area D4 – Zone a carattere commerciale e/o direzionale di nuova formazione.

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”.

L'Art. 56 E2 - Zone agricole con presenza di valori paesaggistici delle NTA del PRG riporta che:

1. Le zone E2 si connotano per la tutela dei valori paesaggistici che qualificano le stesse.

2. In esse sono ammesse compatibilmente con quanto previsto dalle prescrizioni relative alle tutele (integrale, orientata, specifica) , ove presenti, delle norme del Sistema Paesistico Ambientale che comunque prevarranno sul presente articolo:

a) ampliamento o ricostruzione di abitazioni preesistenti da parte dell'imprenditore agricolo; lotto minimo: 2 ha

b) attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola, come silos, serbatoi idrici, depositi per attrezzi, macchine, fertilizzanti, sementi e antiparassitari, ricoveri per bestiame; lotto minimo: 5 ha

c) costruzioni da adibire alla lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli ed edifici per industrie forestali; lotto minimo: 5 ha, H MAX = 5 m salvo comprovate necessità

d) opere di pubblica utilità che debbono sorgere necessariamente in zone agricole;

e) attività agrituristica e di turismo rurale.

L'Art. 58 E4 – Zone agricole di ristrutturazione ambientale delle NTA del PRG riporta che:

1. Le zone E 4 sebbene destinate all'esercizio dell'attività agricola – ammettono interventi di riqualificazione ambientale finalizzati ad un uso naturalistico-ricreativo nel rispetto dei valori paesaggistici che caratterizzano le aree stesse.

2. Compatibilmente con quanto previsto dalle prescrizioni relative alle tutele (integrale, orientata, specifica) , ove presenti, delle norme del Sistema Paesistico Ambientale che comunque prevarranno sul presente articolo, in esse sono ammesse:

a) ampliamento o ricostruzione di abitazioni preesistenti da parte dell'imprenditore agricolo; lotto minimo: 2 ha

b) attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola, come silos, serbatoi idrici, depositi per attrezzi, macchine, fertilizzanti, sementi e antiparassitari, ricoveri per bestiami; lotto minimo: 5 ha

c) serre *

d) opere di pubblica utilità che debbono sorgere necessariamente in zone agricole;

e) attività agrituristica e di turismo rurale.

3. ** Previa redazione di un apposito piano particolareggiato o piano di recupero e nel rispetto delle finalità enunciate al comma 1, i volumi esistenti legittimamente assenti o sanati possono essere destinati a fini naturalistico-ricreativi assegnando gli usi U3.1 – Attività direzionali, U2.5-Attrezzature ricreative e Pubblici esercizi, U3.4 – Attività commerciali di vicinato.

4. Tutte le strutture, il cui uso non è conforme agli usi previsti per le zone E4, ricadenti o prospicienti aree SIC o ZPS, al termine delle attività attualmente in essere, non potranno essere riconvertite se non per la conservazione e la gestione dei siti stessi, fatto salvo quanto previsto dalla SCHEDA COMPARTO DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE “EX DICOMAR”, riportata in calce al presente articolo (NOTA: ambito non interessato dal progetto in studio).

5. Le aree in località Falcineto e in località Tombaccia specificatamente perimetrare come indicato nella “Valutazione di incidenza delle opere previste nel P.R.G.” (schede intervento 5 e 7) approvata con Decreto della P.F. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali della Regione Marche n.70 del 08/07/2008 nonché il laboratorio di ecologia all'aperto e il centro didattico naturalistico ubicato in località Ponte Metauro (lago della Fondazione Carifano), in continuità con le aree SIC/ZPS, sono destinate a “Zona agricola di conservazione naturalistica - E4.1” e sono riservate ad oasi didattico naturalistica sul cui territorio impostare attività di conservazione degli ambienti umidi ed agricoli, attuare una agricoltura a basso impatto ambientale e realizzare percorsi didattici; su tali zone vige il divieto di edificazione, fatta eccezione per le aule didattiche e locali di

servizio, ed è obbligatorio il mantenimento delle zone umide. (NOTA: ambito non interessato dal progetto in studio)

L'Art.46 D4 - Zone a carattere commerciale e/o direzionale di nuova formazione delle NTA del PRG prevede che in tali ambiti siano possibili i seguenti interventi:

1. Le zone D4 sono le zone di nuova formazione a carattere commerciale e/o direzionale, e cioè sono quelle prive di strutture e destinate dallo strumento urbanistico generale alla espansione dell'apparato commerciale e direzionale.

2. Sono ammesse di norma le seguenti destinazioni d'uso e attività, così come definite dalle presenti Norme:

U3.3 Attività direzionali

U2.5 Attrezzature ricreative e Pubblici esercizi

U3.4 Attività commerciali di vicinato

U3.5 Attività commerciali - Media struttura inferiore (M1)

U3.6 Attività commerciali - Media struttura superiore (M2)

U3.7 Attività commerciali - Grande struttura inferiore (G1) (consentite solo se indicato nelle tavole di Piano)

U3.8 Attività commerciali - Grande struttura superiore (G2) (consentite solo se indicato nelle tavole di Piano)

U3.9 Attività commerciali all'ingrosso

U3.2 Attività artigianale di servizio

3. In tali zone il Piano si attua attraverso Piani di attuazione, estesi all'intera area del Comparto unitario così come perimetrato nelle tavole di Piano per le aree non ricadenti all'interno del comparto unitario il piano attuativo dovrà essere esteso all'intera zona omogenea.

4. Prima dell'approvazione e del convenzionamento del prescritto Piano attuativo per gli edifici esistenti è ammessa soltanto la ristrutturazione edilizia senza modificazione della destinazione d'uso.

5. Le prescrizioni e gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione dei singoli Comparti sono di seguito riportati.

UF=0,60 mq/mq Utilizzazione fondiaria

IPE=0,20 mq/mq Indice di permeabilità

HMAX=16,50 ml Altezza massima degli edifici

DC=5,00 ml Distacco dai confini

DF=10,00 ml Distacco tra gli edifici

DS=8,00 ml Distanza dalle strade

6. Il valore HMAX prescritto potrà essere superato soltanto in presenza di particolari esigenze funzionali (sale convegni, teatri, cinema, etc.).

7. Il progetto d'intervento delle zona commerciale D4 di nuova formazione in località Fenile nei pressi della previsione del nuovo casello autostradale, supportato dalla necessaria documentazione geologico – geotecnica, andrà sottoposto al parere del Servizio 4.4 – Acque Pubbliche e Rischio Idraulico della Provincia. (NOTA: prescrizioni valida per l'operatore dell'intervento e non rivolta al progetto in esame).

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.

Quindi l'opera in progetto, 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.

In prossimità dello svincolo non sono presenti aree con previsioni di trasformazione urbanistica in quanto vi sono solo aree agricole vincolate "E2" ed "E4"; per una fascia di rispetto di almeno 2 km non vi sono previsioni urbanistiche di trasformazione.

L'unica eccezione è costituita dall'area con destinazione "D4" nel PRG vigente a ridosso del progettato casello autostradale per la quale si prevede una riconversione del volume esistente. Infatti su tale area, dove si svolge un'attività produttiva/commerciale di materiale edile, insiste un capannone che dovrà essere oggetto di demolizione e riqualificazione con la previsione urbanistica a carattere direzionale e commerciale.

In relazione a tale area è stato verificato che al momento non è stata oggetto di alcun Piano di attuazione, necessario per l'attuazione delle previsioni del PRG. Di conseguenza non è noto al proponente quale possa essere l'effettiva destinazione d'uso finale di tale comparto e la configurazione dell'eventuale intervento.

Al momento della presentazione delle presenti integrazioni risulta solamente che per tale area è stata svolta una procedura di verifica di assoggettabilità alla VAS per una possibile variante al PRG che dovrebbe permettere un ampliamento dell'area indicata nei documenti di piano. Tale ampliamento non modificherebbe le superfici edificabili, ma permetterebbe solo la realizzazione di un maggior numero di posteggi.

In seguito alla Determinazione n. 3402 del 15/12/2010 della Provincia di Pesaro con cui si determinava l'esclusione dalla procedura di VAS però il comune non ha dato corso alla proposta di variante. Rimane pertanto tuttora valida la perimetrazione indicata nello stralcio precedente.

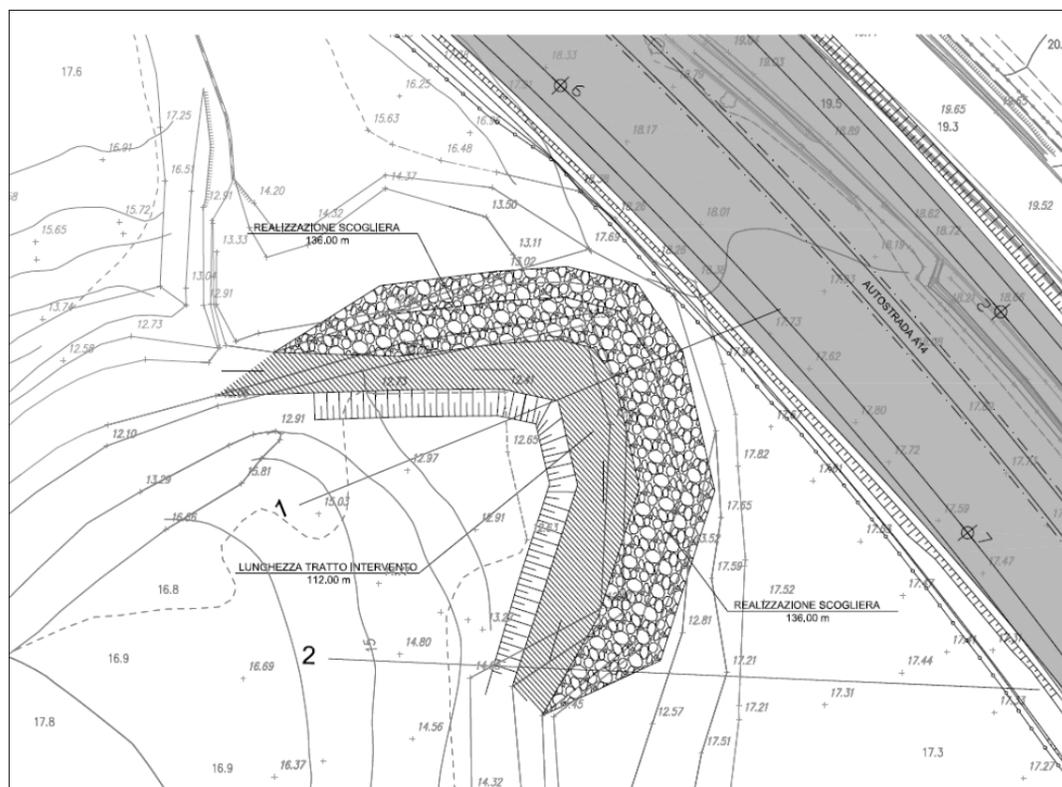
Si evidenzia che qualsiasi intervento da realizzarsi su tale comparto dovrà comunque essere sottoposto ad Autorizzazione paesaggistica, in quanto ricadente in aree vincolate.

3. *fornire il parere dell'Autorità di bacino competente, in particolare riguardo all'intervento di stabilizzazione del versante che interessa l'argine del fiume Arzilla e dell'area di deposito AD01;*

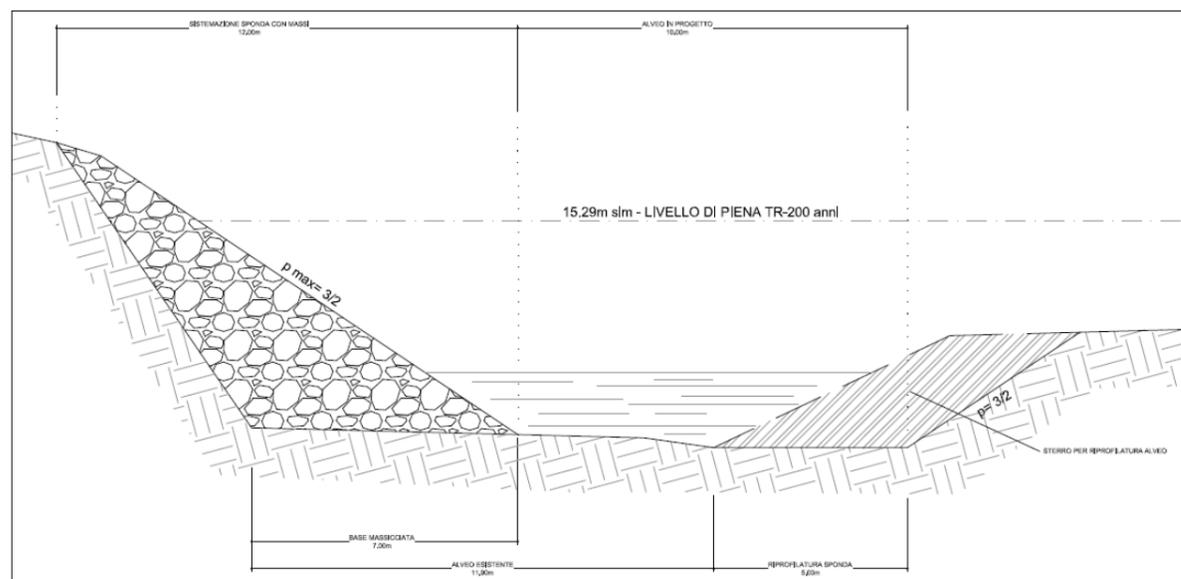
INTERVENTO DI SISTEMAZIONE SPONDALE SUL FIUME ARZILLA

Con riferimento alla problematica, si evidenzia che l'intervento inserito in progetto è riferito alla difesa della sponda dell'Arzilla da eventuali erosioni, mediante una protezione con scogliere dimensionate in base al livello idrico di piena duecentennale 15.29 m slm, in corrispondenza della sezione 1, per la vicinanza all'autostrada A14.

La sistemazione presenta un'estensione pari a 136.00 m; la base della massicciata è pari a 7.00 m e realizzata con massi di diametro medio $dm = 1$ m a cui corrisponde un volume minimo (calcolato come se il masso fosse sferico) di 0.52 m³ e quindi un peso di pari a circa 1400 kg..



Intervento di sistemazione spondale - Stralcio planimetrico



Intervento di sistemazione spondale – Sezione trasversale

In base alla richiesta del MATTM (effettuata anche in fase di presentazione del progetto durante gli incontri presso il Ministero) di valutare soluzioni alternative a lavori in alveo in quanto si tratterebbe di interventi in area SIC, il progettista ha prospettato una soluzione alternativa all'Autorità di Bacino competente che prevede l'eliminazione dell'intervento di protezione, evitando ogni impatto sull'alveo, mediante la realizzazione di un tratto di sistema di drenaggio al piede mediante tubazione come da schema in Allegato 1.

Tale soluzione alternativa è stata proposta all'Autorità di Bacino nel corso dell'incontro del 1 marzo 2013; si è in attesa di riscontro formale, anche se, per le vie brevi, il funzionario dell'Autorità di bacino ha dichiarato di ritenere opportuno il mantenimento della soluzione di progetto in quanto la sponda risulterebbe in erosione.

AREA DI DEPOSITO AD01

Nel progetto dello svincolo è stata inserita, quale area di deposito del materiale proveniente dagli scavi dei Lavori di ampliamento alla III corsia della A14, un'area di cantiere non utilizzata; detta area è attraversata dal Rio Brettino per cui, nel progetto esecutivo dell'ampliamento, erano previsti lavori di sistemazione provvisoria e definitiva. In fase provvisoria era prevista la tombinatura del rio mediante tubazione di tipo ARMCO mentre nella configurazione finale veniva realizzata la riprofilatura dell'alveo mediante sezione trapezia con sponde inclinate di 3/2 rivestite con biostuoia in fibre vegetali e successivamente inerbite.

Nel progetto dello svincolo di Fano Nord si acquisisce che i lavori di sistemazione definitiva legati all'ampliamento autostradale siano stati già ultimati.

Per quanto attiene le criticità segnalate dall'Autorità di bacino nel corso dell'incontro del 1 marzo 2013 (Allegato1) si fa presente che queste ricadono in un'area fuori dalla superficie di intervento e che tuttavia ASPI si è impegnata a studiare.

E' ad oggi in corso l'attività di rilievo topografico sul Rio Brettino a seguito della quale si svilupperà un idoneo studio idraulico con relativa modellazione numerica allo scopo di individuare e risolvere eventuali criticità.

4. implementare l'analisi del quadro di riferimento programmatico con il nuovo Piano regionale delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica del luglio 2012;

Il quadro di riferimento programmatico delle infrastrutture viarie presente nello studio di traffico allegato al progetto considera già tutte le infrastrutture influenzanti le dinamiche di mobilità

dell'area di studio presenti nel nuovo Piano regionale delle infrastrutture, del trasporto merci e della logistica del luglio 2012.

5. *approfondire le interferenze tra il nuovo svincolo di Fano Nord e i valori riconosciuti e tutelati dal provvedimento di vincolo di area estesa e quelli ope legis vigenti nella zona di intervento;*

La soluzione progettuale dello svincolo oggetto delle seguenti integrazioni, pur collocandosi nella stessa porzione di pianura a lato dell'autostrada della soluzione precedente è stata armonizzata con gli elementi semiologici del paesaggio e valutata nelle sue interferenze con i valori riconosciuti e tutelati per decreto sull'area vasta e quelli vigenti di legge nell'area d'intervento.

Come illustrato nelle figure 2 e 5 dell'Allegato 2 il sedime del progetto non interferisce con le fasce di tutela paesaggistica lungo i corsi d'acqua presenti in zona e non comporta pertanto il depauperamento delle fasce arboreo/arbustive ripariali che tanto effetto hanno nella mitigazione della intervisibilità dello svincolo alla quota della pianura.

La riduzione di dimensioni dello svincolo e del parcheggio a servizio di fatto diminuiscono il consumo di suolo e la loro diversa geometria s'inserisce tra i filari arborei di delimitazione dell'appoderamento, mantenendoli. Questi filari, unitamente alle fasce di vegetazione ripariale, frammentano od impediscono l'intervisibilità dello svincolo alla quota della pianura, come meglio descritto al punto 24.

Il progetto si compone per lo più di rilevati inerbiti, con pochi elementi, puntuali, in elevazione: la pensilina di esazione e gli edifici connessi, il cavalcavia di svincolo, le barriere di sicurezza. Il cavalcavia di svincolo e le relative rampe si collocano in corrispondenza del preesistente scavalco, senza aggravio sulle condizioni di intervisibilità ad oggi garantite. La barriera di esazione, in corrispondenza della quale verranno realizzati la pensilina di esazione e l'edificio di servizio, costituiscono gli unici elementi visivamente intrusivi del progetto dalla quota della pianura.

Come evidenziato dall'immagine seguente i rilevati bassi non ostacoleranno la vista per l'utente autostradale sulle colline e sui sistemi di appoderamento della pianura, conservando la fruibilità dei valori che la pianificazione locale vigente tutela quando considera l'A14 come strada panoramica.



Le interferenze visuali del progetto con i valori oggetto dei due decreti di tutela verranno separatamente argomentate nel punto 24 ma sono sinteticamente riassumibili in due scenari: la visibilità dello svincolo dai punti panoramici distribuiti nell'area vasta e la visibilità al livello delle viabilità pedecollinari attorno alla piana.

Le interferenze sono limitate a pochi punti ben identificati lungo la viabilità pubblica od i punti panoramici più importanti: i loro effetti controllabili e le possibili soluzioni di mitigazione da valutarsi in sede di Conferenza dei Servizi.

QUADRO PROGETTUALE

6. *analizzare le alternative di progetto, ivi compresa l'alternativa zero in termini di decongestionamento da traffico della viabilità di area vasta, anche tenendo conto di tutto il sistema di implementazione viabilistico ipotizzato con le altre opere compensative, ovvero bretelle di smistamento traffico, che gravano sul territorio, come concordate con il comune di Fano unitamente allo svincolo e ad esso connesse, già esaminate in sede di VIA regionale; riprodurre gli schemi preliminari di variante illustrati nella riunione del 14 dicembre 2012,*

presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, approfondendo le analisi ambientali delle soluzioni individuate come maggiormente valide ai fini della limitazione del consumo di suolo agricolo e dell'abbattimento degli alberi, in ordine alla localizzazione del parcheggio di interscambio e della viabilità di accesso;

L'alternativa zero (assenza dello svincolo di Fano Nord) vedrebbe inevitabilmente, in particolare grazie alla bretella di collegamento tra la SP45 e l'asse via Flaminia – via Roma una chiara diminuzione dei transiti lungo il tratto urbano della SP45, cioè via Trave, quantificabile approssimativamente in circa il 40%.

Nel corso dell'incontro del 14/12/2012 presso il MATTM sono state illustrate delle proposte alternative, in conformità a suggerimenti ed indicazioni fornite dagli Enti nel corso del sopralluogo di agosto; in particolare sono stati forniti tutti gli schemi grafici delle soluzioni alternative conseguenti la richiesta di spostamento del parcheggio ed ottimizzazione dello stesso per ridurre l'occupazione del territorio oltre a mantenere il filare di alberature presente, da parte della Regione e di valutare il possibile ribaltamento del piazzale rispetto all'asse autostradale, per minimizzare l'impatto sul territorio, come suggerito dal funzionario del Ministero dei Beni Culturali.

A seguito di discussione è stata ritenuta preferibile la soluzione denominata in Allegato 3 soluzione 1, ottimizzazione 2, che è quella oggetto delle presenti integrazioni e di cui vengono pubblicati gli aggiornamenti progettuali (elaborati di progetto consistenti in Planimetria, profilo e sezioni, oltre che il piano particellare di esproprio).

Per l'esame puntuale delle proposte alternative si rimanda integralmente all'Allegato 3.

7. approfondire gli studi per il mantenimento degli accessi alle aziende agricole e della funzionalità della rete irrigua, limitando i tracciati di servizio allo svincolo e garantendo comunque l'accesso alle proprietà;

La nuova revisione progettuale è stata sviluppata tenendo conto delle indicazioni sopraesposte, ovvero seguendo ed adeguando il più possibile la viabilità esistente per minimizzare gli impatti sulle proprietà e mantenendo gli accessi.

8. nell'ambito della cantierizzazione, valutare gli effetti di eventuali impatti cumulativi derivanti dalla realizzazione della terza corsia della A14, anche per le fasi di deposito terre;

Al momento della presentazione delle presenti integrazioni (aprile 2013) i lavori risultano circa al 70% dell'avanzamento, con previsione di completamento entro la prima metà dell'anno 2014.

In particolare nel tratto interessato dal progetto del nuovo svincolo di Fano Nord le lavorazioni per la realizzazione dell'ampliamento fisico della piattaforma stradale (formazione nuovo rilevato e predisposizione opera al contorno quali cavalcavia ecc...) sono già di fatto concluse, e restano da completare le finiture finali sulla piattaforma.

Considerando l'attuale stato dell'iter approvativo del progetto in esame, degli ulteriori passaggi amministrativi e dei tempi tecnici di affidamento dei lavori, risulta quindi improbabile che vi siano sovrapposizioni di lavorazioni tra i due interventi.

Pertanto non sono previsti impatti cumulativi tra gli stessi per nessuna matrice ambientale: le ripercussioni sull'ambiente previste per la fase di cantiere nello Studio di Impatto Ambientale sono quindi le uniche che si esplicheranno sul territorio interessato dalla nuova opera.

In relazione alla gestione delle terre messe a deposito temporaneo nell'ambito dei lavori di ampliamento alla terza corsia del tratto Cattolica – Fano ai fini del loro riutilizzo per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano nord si rimanda alla risposta al punto seguente.

9. presentare il piano di riutilizzo delle terre e rocce da scavo, approfondendo i rapporti con il progetto della 3° corsia in corso di realizzazione;

In relazione alla richiesta formulata dalla Commissione VIA il Proponente dichiara di avvalersi di quanto previsto dall'art. 15 comma 1 del DM 161/2012 "Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo", riportato nel seguito:

"1. Fatti salvi gli interventi realizzati e conclusi alla data di entrata in vigore del presente regolamento, al fine di garantire che non vi sia alcuna soluzione di continuità nel passaggio dalla preesistente normativa prevista dall'articolo 186 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni a quella prevista dal presente regolamento, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento (ndr 04/04/2013) , i progetti per i quali è in corso una procedura ai sensi e per gli effetti dell'articolo 186, del decreto legislativo n. 152 del 2006, possono essere assoggettati alla disciplina prevista dal presente regolamento con la presentazione di un Piano di Utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5. Decorso il predetto termine senza che sia stato presentato un Piano di Utilizzo ai sensi dell'articolo 5, i progetti sono portati a termine secondo la procedura prevista dall'articolo 186 del decreto legislativo n. 152 del

2006. In ogni caso, dall'applicazione del presente comma non possono derivare oneri aggiuntivi per la spesa pubblica. “

Pertanto si conferma l'impostazione descritta nella procedura di gestione delle terre e rocce da scavo (elaborato STP003) contenuta nel progetto definitivo e nello Studio di Impatto Ambientale pubblicati per la Valutazione di Impatto Ambientale.

La procedura proposta tiene anche conto dei volumi di materiale derivanti dai lavori di ampliamento alla terza corsia del tratto Cattolica – Fano dell'autostrada A14 depositati temporaneamente presso l'area di cantiere AD01 ai fini dell'eventuale riutilizzo per la realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord.

In allegato al presente elaborato integrativo si riporta la revisione 1 del documento STP003 “Relazione di gestione delle terre”.

10. in merito ai sottoservizi, chiarire la questione del prolungamento dell'acquedotto in località Fenile e valutare consumi e pressioni;

Dal momento che l'acquedotto non si trova in prossimità del nuovo svincolo e, tenuto conto che il nuovo piazzale di esazione è ad elevata automazione (e quindi non si prevede la permanenza di personale in maniera continuativa ma solo il passaggio di addetti per controlli e manutenzione), l'approvvigionamento idrico sarà previsto mediante serbatoio o pozzo artesiano.

QUADRO AMBIENTALE

11. le analisi delle singole componenti ambientali devono essere riviste con riferimento alle eventuali varianti di progetto;

Le analisi ambientali relative alla nuova soluzione di progetto (si veda la risposta al punto 6 e l'allegato 2) sono sviluppate nell'elaborato integrativo MAM102.

Ambiente idrico

12. chiarire eventuali interferenze con il regime idraulico dei torrenti, con riferimento al versamento delle acque bianche; approfondire le analisi effettuate con uno studio previsionale per gli scarichi sul torrente Arzilla delle acque reflue e civili da cantiere e delle acque meteoriche della fase di esercizio; effettuare una modellazione per valutare, in regime idrologico di magra

e di morbida, il rispetto degli standard di qualità ambientale e dei limiti normativi per gli scarichi in acque superficiali; indicare in cartografia le linee di raccolta e collettamento e i punti di scarico nei recettori terminali, nonché le distanze di tali punti di scarico da eventuali opere di captazione o da derivazioni pubbliche di acque ad uso potabile, nel rispetto della normativa vigente; chiarire il trattamento depurativo previsto per le acque reflue domestiche prodotte nella fase di cantiere;

Il contributo idrico proveniente dalle aree in progetto ha un impatto trascurabile rispetto al regime idraulico del torrente Arzilla che costituisce il ricettore finale di tutti gli scarichi. Gli scarichi del sistema di drenaggio, corrispondente al tempo di ritorno 50 anni, sono pari a circa il 2% della portata del torrente Arzilla con tempo di ritorno 50 anni.

Per quanto riguarda l'aspetto qualitativo degli scarichi, in progetto sono stati adottati, in analogia alle prescrizioni nell'ambito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale del progetto di ampliamento della 3° corsia dell'A14 tratto Rimini- Porto Sant'Elpidio, fossi filtro e nel caso del casello e dell'area di parcheggio impianti prefabbricati che garantiscono il trattamento degli inquinanti, oli e materiali sedimentati, eventualmente presenti sulla carreggiata.

L'intervento in progetto non interferisce con alcuna opera di captazione o derivazione pubblica e relativa fascia di rispetto.

Per la fase di cantiere verrà imposto all'appaltatore tramite le disposizioni per le imprese allegate al Capitolato il trattamento delle acque reflue domestiche per lo scarico nei ricettori entro i limiti di legge.

13. chiarire e quantificare la necessità di attingimento di acqua superficiale mediante opere provvisorie di prelievo mobili o semifisse;

I fabbisogni idrici dell'intervento sono sostanzialmente nulli per la fase di esercizio e modesti per la fase di cantiere, infatti nell'area di cantiere CA01 non sono previsti impianti di produzione di conglomerati cementizi per i quali servirebbe un consistente apporto di acque.

Di conseguenza si conferma che non sarà realizzato alcun allaccio all'acquedotto esistente sul lato opposto dell'autostrada in località Fenile (si veda la risposta al punto 10), né che saranno realizzati prelievi da corsi d'acqua superficiali. Il soddisfacimento dei modesti fabbisogni avverrà tramite forniture idriche mediante autobotti e opportuni serbatoi, oppure tramite la realizzazione di un pozzo. In tal caso il proponente sottoporrà la necessaria domanda di autorizzazione agli enti competenti.

14. *approfondire il progetto dell'intervento di stabilizzazione del versante che interessa l'argine del fiume Arzilla, in accordo con l'Autorità di bacino competente;*

Si rimanda integralmente a quanto detto al punto 3.

15. *nell'ambito della valutazione degli impatti, approfondire la possibile contemporaneità tra evento piovoso e incidente con sversamento di sostanze inquinanti;*

La valutazione dell'impatto della contemporaneità tra l'evento piovoso e l'eventuale sversamento accidentale, è stata considerata nell'ambito del progetto. Pur constatando il fatto che l'incidenza statistica degli incidenti con sversamenti e danni ambientali è irrilevante, il progetto prevede la mitigazione degli impatti sulle acque superficiali con l'inserimento di interventi strutturali (presidi idraulici) e non strutturali. Dopo aver effettuato la valutazione della vulnerabilità del territorio, risultata medio alta, è stato progettato un sistema di drenaggio chiuso, ossia con l'inserimento di presidi idraulici prima del recapito nel recettore finale.

Inoltre la gestione di tutta la rete autostradale prevede interventi non strutturali che consistono nell'attuazione di procedure codificate insieme a diversi soggetti istituzionali per la gestione delle emergenze e di procedure operative implementate per gli interventi di questo tipo, con il coordinamento delle strutture di ASPI preposte, e di soggetti esterni dotati di specifiche competenze e qualificazioni per eseguire in tempi operativi estremamente limitati tutte le azioni necessarie per la riapertura del traffico e la bonifica di terreni e acque con il trattamento e lo smaltimento, a norma di legge, di materiali di risulta.

Di conseguenza il sistema di drenaggio progettato per l'intervento in esame, garantisce la massima tutela del territorio.

Suolo e sottosuolo

16. *chiarire eventuali interferenze con terreni ricoperti da bosco, anche in ordine alle eventuali varianti di progetto e alle possibili mitigazioni/compensazioni e richiedendo le autorizzazioni eventualmente necessarie ai sensi della LR 6/2005 anche per le formazioni vegetali non ricomprese nei boschi e nei centri abitati;*

Ai fini autorizzativi, nell'ambito della progettazione, esecutiva sarà realizzato un apposito censimento vegetazionale, per rilevare la vegetazione interferita (compresa quella boschiva) e per

determinare le relative eventuali compensazioni necessarie ai sensi della LR 6/2005; al momento la soluzione proposta è stata ottimizzata proprio a salvaguardia di alberature esistenti.

17. *approfondire eventuali criticità idrogeologiche nell'area di deposito AD01, con riferimento al fosso ivi presente;*

Come già evidenziato al punto 3 l'area in cui sono state segnalate le criticità è fuori dall'area di intervento (in particolare più di un km a monte della stessa).

E' ad oggi in corso l'attività di rilievo topografico sul Rio Brettino a seguito della quale si svilupperà un idoneo studio idraulico con relativa modellazione numerica allo scopo di individuare e risolvere eventuali criticità.

Atmosfera

18. *per la fase di esercizio, analizzare i dati PM2,5 rilevati nella stazione di ASPI e in quella di via Scarpellini e approfondire i dati sulla qualità dell'aria rilevati dalle stazioni della rete fissa, con particolare riferimento ai superamenti dei limiti normativi per PM10 e O3 in tutte le stazioni; analizzare le cause dei superamenti dei limiti nella stazione fissa presa a riferimento rispetto al traffico in autostrada e i lavori dei cantieri in essere per la realizzazione della terza corsia; valutare uno scenario programmatico e uno progettuale di breve termine, ossia alla data dell'entrata in esercizio dell'opera; rivedere i recettori presenti nella zona e calcolare le distanze e le stime sui valori annuali raggiunti presso i recettori;*

Relativamente ai dati di concentrazioni riportati nel SIA si fa presente che essi sono tutti dati di fonte pubblica o noti agli enti in quanto comunicati nell'ambito del monitoraggio ambientale dei lavori di ampliamento dell'autostrada A14.

Come evidenziato dalle analisi condotte nel SIA i superamenti dei limiti presso la centralina fissa di monitoraggio sono riconducibili al livello di concentrazione di fondo sicuramente elevato (testimoniato dai valori di concentrazione rilevati a Fano-Via Scarpellini e Marotta) e al contributo autostradale, che viene stimato compreso tra 10 e 15 µg/m³ per NO₂, e tra 1 e 2 µg/m³ per PM₁₀. La somma dei valori di fondo e del contributo calcolato di fatto è solo di poco inferiore ai dati rilevati: è ragionevole ipotizzare che i pochi microgrammi di differenza siano dovuti al contributo dei cantieri e del traffico di cantiere sulla SP45.

Non è chiaro da dove è stato desunto il dato relativo all'aumento delle emissioni previsto sugli archi autostradali dell'A14 (+50%) segnalato da ARPA Marche: l'incremento segnalato presumibilmente è riferito al dato di traffico al 2030 a seguito della realizzazione della terza corsia dell'A14, mentre il progetto in esame infatti non comporta modifiche sostanziali al traffico autostradale (si veda lo studio di traffico del progetto).

Le mappe relative agli scenari temporali 2015, quindi in corrispondenza dell'entrata in esercizio delle nuove opere, sono riportate in Allegato 7. Le elaborazioni sono state sviluppate a scala dell'intera città di Fano e fanno quindi riferimento anche alle Opere compensative oggetto di parallela procedura VIA regionale.

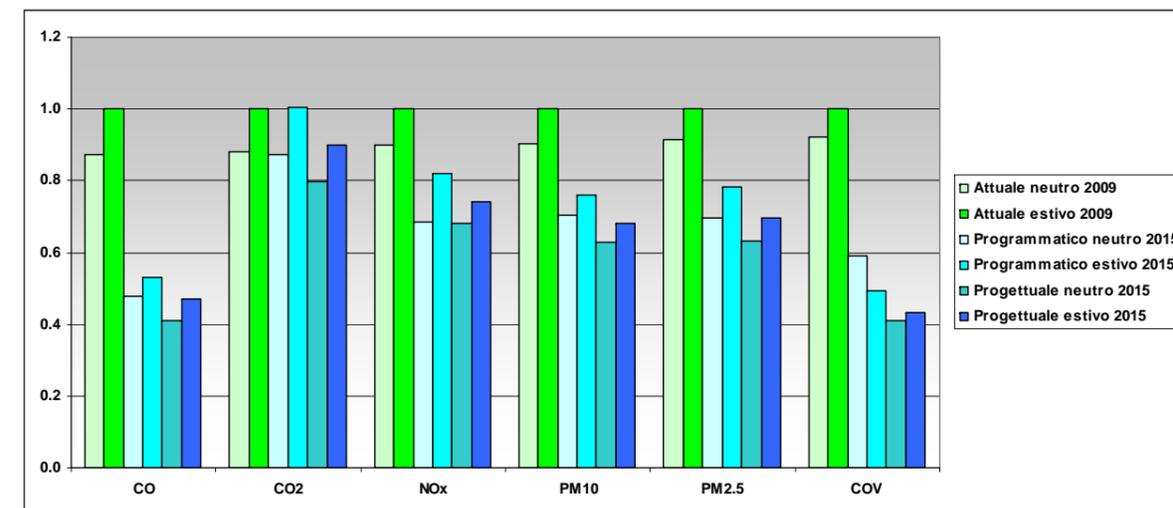
In aggiunta alle mappe relative agli scenari con traffico al 2030 (e parco circolante al 2025) contenute nello Studio di Impatto Ambientale sono state elaborate le simulazioni per gli scenari programmatico e progettuale al 2015 (con parco circolante al 2015, già illustrato nel SIA).

Nel seguito si riporta anche il bilancio emissivo relativo a questi scenari: le emissioni degli scenari progettuali sono sempre inferiori a quelle degli scenari attuali e a quelle degli scenari programmatici.

Alle mappe di isoconcentrazione sono state aggiunte anche le mappe delle differenze tra gli scenari:

- Scenario progettuale-scenario attuale
- Scenario progettuale-scenario programmatico

	Emissioni annuali (Tonnellate/anno)					
	CO	CO ₂	NOx	Pm10	Pm2.5	COV
Attuale neutro 2009	942	154753	807	82	42	153
Attuale estivo 2009	1079	175605	898	91	46	166
Programmatico neutro 2015 / Parco 2015	516	153383	616	64	32	98
Programmatico estivo 2015 / Parco 2015	572	176646	737	69	36	82
Progettuale neutro 2015 / Parco 2015	444	139805	610	57	29	68
Progettuale estivo 2015 / Parco 2015	509	157920	665	62	32	72



I risultati delle valutazioni consentono di affermare che le ricadute massime si osservano in prossimità dell'asse autostradale ed in particolare in corrispondenza degli snodi con più alta densità di traffico (principalmente quello con la E78/SS 73bis).

A seguire, in termini di contributo, si segnalano la S.S. 16, sia nel tratto extraurbano sia in quello urbano nel centro di Fano, il prosieguo della E78/SS 73 bis fino alla SS 16, costituito da Viale Liberazione, Via Papiria, Via IV Novembre e Via Monte Grappa.

In particolare, all'interno di una fascia compresa ca. nell'intervallo 65 – 130 metri dal tracciato dell'A14, i livelli di concentrazione relativamente al parametro media annuale del Biossido di Azoto risultano compresi tra 15 e 20 µg/m³ nello Scenario Attuale e tra 13 e 18 µg/m³ nello Scenario Programmatico ed in quello Progettuale; invece, relativamente al parametro media annuale delle Polveri Pm10 risultano inferiori a 2.2 µg/m³ nello Scenario Attuale e a 1.7 µg/m³ nello Scenario Programmatico ed in quello Progettuale.

Particolarmente interessante risulta essere il confronto tra i vari scenari. Come si può osservare dalle mappe riportate in Allegato 7, coerentemente ai bilanci emissivi, le differenze sono decisamente modeste, a riprova del fatto, da un lato che gli interventi di progetto, incluso il nuovo svincolo di Fano Nord non determineranno significative variazioni di traffico sull'A14 e aumenti di concentrazioni significative nelle aree limitrofe, e dall'altro che l'incremento dei flussi veicolari sarà compensato dalla riduzione delle emissioni associate al rinnovo del parco veicolare.

In merito a questo secondo aspetto si ritiene utile ricordare che le valutazioni modellistiche hanno considerato lo scenario caratterizzato dai flussi veicolari all'orizzonte temporale 2015 e la composizione del parco ipotizzabile relativamente al 2015.

In riferimento al nuovo svincolo in progetto si rilevano incrementi di concentrazioni non significativi per entrambi gli inquinanti considerati. Si tratta di incrementi decisamente modesti, e comunque limitati ad un'area ristretta, come si evince dalle mappature dei delta di concentrazione relative alla differenza tra scenario progettuale e scenario programmatico; gli incrementi massimi sono, in termini di media annuale, dell'ordine di ca. + 0.3 µg/m³ per le Polveri Pm10 e di ca. + 1.5 µg/m³ per il Biossido di Azoto.

In aggiunta alle Opere Compensative in progetto si presentano leggeri incrementi anche in corrispondenza di Via IV Novembre, seppure decisamente inferiori ai precedenti.

A fronte degli incrementi evidenziati, lo scenario progettuale evidenzia numerose situazioni con decrementi di concentrazioni. In particolare, dall'analisi di confronto delle mappature dei delta di concentrazioni tra lo scenario progettuale e lo scenario programmatico, si evidenziano benefici in corrispondenza dei seguenti assi:

- E78/SS 73bis (tratto a Nord dello svincolo di innesto con l'A14), Via Galilei (a Nord dell'A14) e Via Roma (a Nord dell'innesto con la "Bretella di Collegamento SP45-SP3", fino ad arrivare fino al tratto urbano della SS 16;
- SS 16, nel tratto urbano a partire dall'innesto di Via Roma, e proseguendo verso Est .

Si tratta di decrementi, valutati sempre nell'ottica di concentrazioni medie annue, che sono valutabili nell'ordine di ca. - 1.0-1.5 µg/m³ per il Biossido di Azoto - 0.2-0.3 µg/m³ per le Polveri Pm10. Seppure trattasi in valore assoluto di decrementi non significativi, si ritengono tuttavia importanti in quanto portano a sgravi in corrispondenza del centro di Fano e di aree densamente abitate, quali ad esempio quella interessata da Via Roma.

In sintesi si rileva che i peggioramenti, contenuti in valore assoluto, sono limitati solo agli assi dei nuovi tracciati, mentre i miglioramenti sono maggiormente diffusi e interessano le aree urbane contrali con maggiore densità di popolazione. È quindi possibile affermare che l'esposizione complessiva della popolazione sarà ridotta.

In relazione ai dati di traffico si specifica quanto già riportato nel SIA: il dato relativo al traffico giornaliero medio del periodo estivo è stato cautelativamente scelto come traffico giornaliero medio annuale in quanto più elevato rispetto al periodo neutro. Si conferma quindi che sono state simulate tutte le ore di tutti i giorni dell'anno e che le statistiche (medie annue, percentili) sono state correttamente calcolate.

I livelli di concentrazione presso tutti i ricettori sono desumibili dalle mappe di output del modello.

A pagina 41 è spiegato il riferimento ai dati rilevati dalla centralina di monitoraggio di Fenile: sommando il solo contributo delle sorgenti stradali calcolato con il modello al valore

dell'inquinamento di fondo, che si presume sia quello rilevato dalle centraline di Fano Via Scarpellini e Marotta, si ottengono di fatto i valori rilevati dalla centralina. La leggerezza incoerenza tra i dati di riferimento è da ritenersi non significativa considerando che tra 2009 (riferimento dei dati di traffico) e 2011 (riferimento dati centralina) il traffico autostradale si è modificato di pochi punti percentuali.

Per quanto riguarda i livelli registrati dal sito di monitoraggio A14-02-FA-A3-05 (centralina aria di Fenile) rispetto alle centraline Provinciale si evidenzia quanto segue (si ricorda che le centraline ARPAM sono così classificate: Fano-Montegrappa, traffico-urbano, Pesaro-Scarpellini, fondo-urbana, Marotta-Modolfo fondo-urbano).

- nell'anno 2011 si sono riscontrati 82 superamenti del valore medio giornaliero (50 µg/m³) delle PM10 contro i 35 ammessi dalla normativa; le centraline ARPAM hanno rilevato 56 Fano-Montegrappa, 39 Pesaro-Scarpellini, 36 Marotta-Modolfo.
- il limite medio annuo delle PM10 nell'anno 2011 coincide con il limite annuo previsto dalla normativa di 40 µg/m³; nelle centraline ARPAM il valore medio annuo è risultato 39 Fano-Montegrappa, 34,6 Pesaro-Scarpellini, 34,6 Marotta-Modolfo
- la media dell'anno 2011 del biossido di azoto NO₂ , pari a 41.2 µg/m³ risulta leggermente superiore al limite di legge (40), mentre non ci sono stati superamenti nelle centraline ARPAM: 35 Fano-Montegrappa, 28 Pesaro-Scarpellini, 28 Marotta-Modolfo
- nell'anno 2012 si sono avuti 52 superamenti del valore medio giornaliero (50 µg/m³) delle PM10 a fronte dei 58 registrati dalla centralina di Fano-Montegrappa o dei 29 delle centraline di Pesaro-Scarpellini o Marotta-Modolfo.
- il limite medio annuo delle PM10 è risultato pari a 38.4, in linea con quello registrato nella centralina di Fano-Montegrappa (38,1) e inferiore al limite medio annuo previsto; anche le altre centraline ARPAM hanno avuto medie annue inferiore al limite (32,4 Pesaro-Scarpellini, 31,9 Marotta-Modolfo)
- sempre nell'anno 2012 la media del biossido di azoto NO₂ è risultata pari a 31.2 µg/m³ inferiore al limite di legge ed in linea con quello registrato nelle centraline di riferimento Provinciale (29 Fano-Montegrappa, 25 Pesaro-Scarpellini). Per la stazione di Marotta-Modolfo si evidenzia che l'assenza dei dati registrati a causa di problemi tecnici alla strumentazione da aprile a dicembre non permette di calcolare la media annua.

Complessivamente le differenze riscontrate tra la centraline SPEA e quelle ARPAM sono da considerarsi del tutto congruenti con il contesto territoriale in cui sono collocate e con la presenza dell'Autostrada.

Per NO₂ (tracciante più significativo dell'inquinamento da traffico stradale) la differenza di circa 10 µg/m³ nelle concentrazioni medie rispetto alle centraline di fondo è infatti congruente con il traffico autostradale che interessa l'A14, ed è comprovata anche dagli esiti delle analisi modellistiche illustrate in precedenza: il contributo delle emissioni autostradali all'inquinamento complessivo è complessivamente compreso tra 10 e 15 µg/m³ per NO₂.

Per il PM₁₀, soprattutto per l'anno 2011 è stato sicuramente sensibile l'effetto dei cantieri e delle relative piste per l'ampliamento alla terza corsia: ciò spiegherebbe un contributo di 5-6 µg/m³, maggiore rispetto a 1-2 µg/m³ come stimato dai modelli.

Risulta invece anomala la differenza nel numero di superamenti del limite giornaliero per il PM₁₀, in particolar modo nel 2011: poiché tale differenza è maturata soprattutto nel periodo estivo è probabile che i livelli massimi registrati nella centralina Autostrade siano dovuti a specifiche condizioni locali, in particolare al risollevarsi di polveri dagli estesi campi presso i quali è installata la centralina stessa, tali situazioni sono assenti presso le centraline ARPAM.

Nei mesi invernali il numero di superamenti registrato dalla centralina Autostrade è in linea con quello delle centraline ARPAM.

Al netto del numero di superamenti del limite giornaliero la qualità dell'aria risultante dal monitoraggio della centralina nel 2012 risulta decisamente conforme ai limiti normativi e congruente con lo stato di qualità dell'aria rappresentato dai dati ARPAM.

CENTRALINA AUTOSTRADE FANO				CENTRALINA FANO VIA MONTEGRAPPA (T-U)		CENTRALINA PESARO VIA SCARPELLINI (F-U)		CENTRALINA MAROTTA MONDOLFO (F-U)	
Anno	Mese	PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)		PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
		Valore medio mensile	Numero superamenti 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore medio mensile	Numero superamenti 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore medio mensile	Numero superamenti 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valore medio mensile	Numero superamenti 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2011	Gennaio	48,3	10	45,5	8	44,4	8	49,3	4
	Febbraio	55,7	13	52,9	11	49,5	9	53,3	10
	Marzo	39,7	7	39,1	1	34,2	0	33,0	1
	Aprile	35,2	3	33,6	1	33,6	0	28,7	0
	Maggio	32,1	3	30,8	0	30,5	0	25,8	0
	Giugno	31,6	1	29,0	0	25,6	0	27,5	0
	Luglio	27,1	4	30,4	2	23,0	0	24,4	0
	Agosto	36,6	3	33,3	0	26,9	0	31,4	0
	Settembre	46,6	11	37,6	1	31,9	1	32,8	0
	Ottobre	40,1	7	35,5	2	29,5	0	34,9	1
	Novembre	49,0	10	54,0	15	49,4	15	51,5	17
	Dicembre	40,7	10	47,9	15	37,5	6	35,0	3
	Media Annuale	40,2	82	39,0	56	34,6	39	34,6	36
2012	Gennaio	42,3	8	43,9	8	39,0	5	36,4	4
	Febbraio	44,5	10	49,2	12	38,1	3	36,2	2
	Marzo	47,1	11	49,1	10	42,8	5	41,8	6
	Aprile	26,8	1	28,3	0	22,4	0	22,4	0
	Maggio	37,8	3	30,4	0	25,9	0	22,1	0
	Giugno	36,5	2	33,7	1	29,3	0	28,9	0
	Luglio	34,0	0	33,8	0	32,4	0	33,7	3
	Agosto	36,1	1	33,3	0	30,0	1	31,1	0
	Settembre	33,5	3	30,4	0	24,4	0	29,4	0
	Ottobre	39,4	7	37,3	6	29,1	4	31,1	5
	Novembre	30,7	4	39,1	8	33,6	4	33,2	5
	Dicembre	40,4	2	48,5	13	41,0	7	35,4	4
	Media Annuale	38,4	52	38,1	58	32,4	29	31,9	29

CENTRALINA AUTOSTRADE FANO		CENTRALINA PESARO VIA SCARPELLINI (F-U)	
Anno	Mese	PM2.5 (µg/m ³)	PM2.5 (µg/m ³)
		Valore medio mensile	Valore medio mensile
2011	Gennaio	27,8	33,9
	Febbraio	35,9	36,4
	Marzo	27,5	19,7
	Aprile	19,7	15,9
	Maggio	16,2	12,8
	Giugno	13,2	10,2
	Luglio	11,7	10,3
	Agosto	16,1	11,4
	Settembre	20,9	14,9
	Ottobre	17,9	14,5
	Novembre	31,4	33,4
	Dicembre	31,3	24,3
	Media Annuale	22,5	19,8
2012	Gennaio	31,3	24,7
	Febbraio	31,8	20,0
	Marzo	29,0	21,1
	Aprile	12,4	10,4
	Maggio	13,8	9,2
	Giugno	19,5	10,3
	Luglio	17,4	11,9
	Agosto	15,4	11,2
	Settembre	17,4	10,4
	Ottobre	12,4	11,3
	Novembre	19,9	16,1
	Dicembre	15,3	22,9
	Media Annuale	19,6	14,9

CENTRALINA AUTOSTRADE FANO		CENTRALINA FANO VIA MONTEGRAPPA (T-U)	CENTRALINA PESARO VIA SCARPELLINI (F-U)	CENTRALINA MAROTTA MONDOLFO (F-U)	
Anno	Mese	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	NO2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
		Valore medio mensile	Valore medio mensile	Valore medio mensile	
2011	Gennaio	44,9	51	46	34
	Febbraio	45,3	50	26	40
	Marzo	35,4	30	31	29
	Aprile	31,8	35	23	27
	Maggio	30,1	31	22	22
	Giugno	31,3	30	15	18
	Luglio	35,7	28	15	17
	Agosto	39,6	26	17	22
	Settembre	45,8	24	25	23
	Ottobre	47,8	29	32	26
	Novembre	67,7	41	40	40
	Dicembre	40,7	43	40	34
	Media Annua	41,2	35	28	28
2012	Gennaio	41,0	38	36	25
	Febbraio	36,1	38	34	32
	Marzo	39,8	37	29	39
	Aprile	22,9	26	17	-
	Maggio	20,1	19	18	-
	Giugno	22,4	26	15	-
	Luglio	22,4	20	17	-
	Agosto	30,9	20	18	-
	Settembre	26,7	20	19	-
	Ottobre	27,5	27	23	-
	Novembre	39,7	33	31	-
	Dicembre	43,9	43	42	-
	Media Annua	31,2	29	25	-

19. per la fase di cantiere, riportare le quantità degli inquinanti emessi dalle attività di cantiere presso i recettori sviluppati in tabelle in termini di ricadute in valori giornalieri e stime annuali, tenendo conto anche del traffico autostradale e non solo del fondo ambientale; indicare i flussi emissivi stimati, sia tal quali sia ridotti dalle misure di mitigazione;

In relazione ai cantieri fissi si specifica che sono state simulate gli scenari senza mitigazioni, sia perché si ritiene che sia più utile definire lo scenario più critico, sia perché l'efficacia delle misure di mitigazione previste è assai variabile e difficilmente quantificabile, come riconosciuto nella letteratura stessa. Per tale motivo, malgrado gli impatti stimati siano complessivamente modesti, oltre che temporanei e reversibili, si prevede che le mitigazioni siano sempre e comunque applicate.

I dati della tabella 3.4.2.4 del Quadro di riferimento Ambientale del SIA sono quelli "unitari", cioè riferiti al singolo mezzo: combinando tali dati con le ipotesi di calcolo descritte nel par.3.4.2.2.4 si ottiene il dato di input utilizzato nel modello, riportato al termine del medesimo paragrafo a pag 49 (570 g/h). La figura 3.4.2-5 riporta l'esito della simulazione sviluppata e viene commentata a pagina 50 senza sottovalutare l'entità dell'impatto stimato. Per quanto già indicato nella descrizione della metodologia di studio si evidenzia che il dato riportato è quello relativo al 90,4° percentile delle medie giornaliere, quindi è stato di fatto calcolato un impatto "massimo". Ma soprattutto si deve considerare che tale impatto è "una tantum" e temporaneo, poiché le lavorazioni considerate nella simulazione saranno mobili lungo i tracciati e una volta concluse non generano più emissioni di polveri. In ogni caso a fronte dei risultati emersi sono previste le misure di mitigazione indicate nello studio che saranno prescritte alle imprese.

Rumore e vibrazioni

20. identificare meglio, con i numeri, i recettori in cartografia e approfondire la situazione per la fase di cantiere e post operam, con e senza mitigazioni, ai fini del rientro nei limiti normativi;

Si evidenzia che gli elaborati relativi all'impatto acustico contenuti nello Studio di Impatto Ambientale (tabella risultati recettori MAM-AMBX-RUM-002, mappe dei risultati MAM-

QAMB-RUM-001-006) non presentavano anomalie in relazione alla codifica dei ricettori, in ogni caso in allegato all'elaborato integrativo MAM102 sono riportate le revisioni di tali elaborati contenenti i risultati delle valutazioni svolte sulla nuova soluzione progettuale proposta.

Ecosistemi, flora e fauna

21. compatibilmente con gli standard di sicurezza stradale, prevedere alberature e siepi con funzione antinquinamento e antipolvere in prossimità di colture di pregio aumentando le superfici destinate a mitigazioni;

Laddove possibile (ad es. nelle aree di svincolo) nel rispetto delle distanze di impianto per la sicurezza stradale, il progetto delle opere a verde ha già previsto l'impianto di elementi vegetazionali, che possono essere utili anche ai fini di antinquinamento verso i terreni limitrofi. Si evidenzia che tale funzione viene di fatto espletata dalle barriere acustiche previste.

22. rivedere le sistemazioni a verde anche per le parti di riporto del terreno esterni alle rampe, con introduzione di essenze arboree autoctone, anche di alto fusto, compatibilmente con le norme di sicurezza;

Il progetto delle opere a verde massimizza già le sistemazioni a verde nelle parti disponibili connesse all'intervento in rapporto al rispetto delle distanze di impianto per la sicurezza stradale, che non risultano in corrispondenza delle rampe.

23. approfondire il progetto dell'intervento compensativo in area SIC/ZPS;

Nell'ambito della fase di progettazione successiva e in coordinamento con il progetto delle bretelle di Fano, nelle cui procedure approvative è affrontato lo stesso argomento, sarà possibile approfondire con gli Enti interessati il progetto compensativo in questione, anche in relazione alle dimensioni dell'intervento.

La medesima richiesta è infatti riportata nel Decreto del dirigente della posizione di funzione valutazioni ed autorizzazioni ambientali n.11/VAA del 28/02/2013 con cui la Regione Marche ha decretato di rilasciare parere positivo di compatibilità ambientale sulle

Opere compensative all'ampliamento alla terza corsia dell'A14 in comune di Fano (escluso il nuovo svincolo di Fano Nord), in particolare nelle prescrizioni n. 16 e n. 17:

17. *Al fine di compensare la perdita di habitat sottratti si dovrà provvedere alla individuazione di superfici di riforestazione maggiormente adeguate rispetto a quelle proposte che tengano conto anche degli impatti collegati al cumulo con gli interventi già autorizzati per l'ampliamento dell'autostrada, e delle disposizioni vigenti (L.R. 6/2005: prescrizioni relative alla compensazione per la riduzione di superfici boscate ed il taglio di specie protette).*

18. *Le suddette superfici andranno individuate privilegiando la loro ubicazione all'interno dei siti Natura 2000 o nelle loro immediate vicinanze e dovrà essere adottato un sesto di impianto irregolare o comunque curvilineo al fine di conferire ai nuovi popolamenti forestali un aspetto naturaliforme.*

Paesaggio

24. *fornire le analisi circa l'incidenza dell'opera sulle visuali panoramiche e circa la sua intervisibilità dalle colline limitrofe, in ordine alle principali motivazioni che sostengono il provvedimento di vincolo paesaggistico di area vasta presente nella zona;*

Per valutare l'incidenza dell'opera sulle visuali panoramiche e l'intervisibilità dalle colline limitrofe si è realizzato un dettagliato censimento fotografico, illustrato nell'Allegato 5 ed eseguito secondo le indicazioni contenute nel DPCM 12/12/2005, ovvero effettuando le riprese fotografiche "da luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali si possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio".

Il sopralluogo è stato effettuato durante la stagione invernale per godere della condizione di massima intervisibilità derivante dalla mancanza delle foglie sugli alberi, scegliendo una giornata di cielo per non avere ombre proprie o portate che limitassero e/o modificassero la percezione degli elementi naturali e antropici presenti sul territorio.

La valutazione è stata condotta su due scale dimensionali: la scala delle visuali panoramiche lontane, per valutare l'intervisibilità dell'opera dalle colline limitrofe (pagg. 2-10) e la scala delle visuali panoramiche vicine, per valutare le interferenze visuali dal fondovalle dell'Arzilla (pagg. 11-16). Durante il sopralluogo si sono percorse le viabilità pubbliche che insistono sui versanti rivolti verso l'area d'intervento, fotografando l'area d'intervento da tutti i punti da quali risultava visibile e riportando il punto di scatto su

ortofoto. Le riprese sono state realizzate dai punti in cui la visuale sull'area intervento era libera, priva di vegetazione lungo strada in primo piano. Ove la visuale risultava orograficamente disponibile ma in realtà ostruita da fronde o tronchi il punto è stato scartato.

In alcuni punti particolari, che verranno di seguito descritti, si è scelto di censire comunque la visuale disponibile per segnalare la mancanza di intervisibilità.

Le prime immagini, da 1 a 4, sono state realizzate in comune di Fano all'interno della "Zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Sejore", tutelata col il D.M. 25 agosto 1965. Il Decreto tutela l'area indicata nell'Allegato 2 dopo aver "riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, costituita da numerosi nuclei di verde con le molteplici strade che la percorrono contenenti altrettanti punti di vista e belvedere dai quali si gode lo spettacolo di quelle bellezze nonché un ampio panorama di vasto raggio sul mare Adriatico – dal monte Ardizio di Pesaro fino a tutta la sottostante città di Pesaro".

Le foto da 2 a 4 mostrano, con avvicinamenti progressivi, l'area d'intervento nell'unica visuale disponibile da lontano da pubblica via: la distanza è notevole e anche l'autostrada esistente tende a confondersi con il contesto grazie alla prospettiva aerea. Il Monte Giove è visibile sulla cresta sullo sfondo, delimitando il bacino di intervisibilità. La vista 1 descrive le ulteriori visuali disponibili verso il mare, la campagna circostante e la città di Fano.

Le immagini da 5 a 12 sono realizzate dall'eremo di Monte Giove e dalle viabilità nel suo immediato intorno, descrivendo le visuali dalla zona tutelata con il Decreto del Presidente della Giunta Regionale Marche n. 668 del 3 febbraio 1981 "Zone ricadenti lungo il corso del fiume Metauro e del torrente Arzilla".

Rispetto alle viste precedenti la distanza è maggiore ma aumenta la quota sul livello del mare: l'intervento è chiaramente visibile nella visione d'assieme e negli approfondimenti di dettaglio. Tutti gli altri punti lungo la viabilità pubblica morfologicamente affacciati sulla valle presentavano una folta vegetazione arborea che ostruiva la vista.

L'area d'intervento è comunque contornata dalla vegetazione arborea di valle e si può cogliere nella sua interezza quasi unicamente dal punto 8 e successivi approfondimenti 9 e 10.

Dalla terrazza panoramica dell'eremo di Monte Giove la vista ruota verso sud e lo svincolo in progetto non è visibile, come testimoniato dalle immagini 11 e 12, mentre è chiaramente visibile l'abitato di Fano e le conurbazioni che si diffondono verso la campagna.

Le immagini da 13 a 21 descrivono le viste più prossime all'asse autostradale, descrivendo nel dettaglio le aree contermini l'intervento.

La foto 13 mostra i terrapieni del cavalcavia dismesso, ove sorgeranno le rampe del cavalcavia di svincolo. Il punto 14 mostra dove si colloca la rotatoria di innesto alla viabilità pubblica, con sulla destra il lungo filare arboreo salvaguardato con questa configurazione progettuale. La stessa area ed il filare salvaguardato sono descritti nella foto 15, da cui si apprezza il rapporto con il nastro autostradale e le barriere acustiche di recente installazione. La vista 16 mostra un controcampo del paesaggio verso ovest, con il cantiere dell'ampliamento autostradale in via di completamento. Da questi punti lo svincolo è in piena visibilità in considerazione della contiguità fisica all'area d'intervento. Appena ci si sposta su aree ai piedi delle colline la percezione cambia significativamente.

Dai punti 17 e 18, a sud del corso dell'Arzilla, la fascia arboreo/arbustiva ripariale ostruisce la visuale anche in assenza del fogliame. Dai punti 19, 20 e 21 leggermente più elevati e senza ostruzioni da parte della vegetazione l'intervento rimante a tergo del nastro autostradale, parallelo ad esso, con una visuale frammentata dai filari lungo la viabilità pubblica a nord dell'A14 e parzialmente schermata dal rilevato del cavalcavia esistente e in esercizio.

25. valutare l'inserimento dell'opera e degli eventuali impatti visivi attraverso foto simulazioni sulla base di riprese fotografiche non zenitali ma rappresentative dei reali scorci panoramici possibili dell'area;

La simulazione dell'impatto visuale è stata condotta dal punto di massima visibilità del progetto, corrispondente alle immagini 8, 9 e 10 dell'Allegato 5 ed al punto di vista 1 dell'Allegato 6.

Nell'Allegato 6 si dimostra chiaramente come del progetto si percepisca un sottile nastro asfaltato, parallelo all'autostrada, dalla quale emerge il piazzale di esazione con pensilina e fabbricato. L'impatto visuale maggiore è ascrivibile a questo punto geografico e coincide con le opere maggiormente visibili del progetto.

La concertazione in sede di Conferenza dei Servizi delle eventuali mitigazioni visuali tramite opere a verde consentirà di ridurre al minimo quando non eliminare le maggiori interferenze visive del progetto.

26. sviluppare il capitolo dei monitoraggi ambientali;

Si veda l'elaborato MAM103 PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

27. fornire le controdeduzioni in merito alle eventuali osservazioni pervenute relativamente all'istanza presentata;

Alla scrivente non sono pervenute ulteriori osservazioni all'istanza.

28. fornire riscontro alle richieste di integrazioni emerse dalla Conferenza di servizi convocata dalla regione Marche il 18/09/2012, di cui alla nota prot. N. 0029365 del 14 gennaio 2013 della stessa Regione già inviata a Voi per conoscenza, ove non ricomprese nella presente nota;

Di seguito si riportano gli stralci del Verbale di Conferenza di Servizi del 18/09/2012 (Conferenza Istruttoria) relativo al Procedimento del nuovo svincolo di Fano Nord e le risposte puntuali, di cui, in parte, si è fornito riscontro mediante le risposte consegnate ufficialmente alla Regione Marche per la Procedura VIA delle bretelle (che hanno avuto riscontro positivo con Decreto della Regione Marche in data 28/02/2013 – Decreto del Dirigente della Posizione di funzione Valutazione e Autorizzazione Ambientale n. 11/VAA del 28/02/2013).

Documento a cura della Regione Marche, Giunta Regionale, Servizio Infrastrutture Trasporti Energia e, di seguito, le relative risposte e/o rimandi
Posizione di Funzione Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali

Proponente: Società Autostrade per l'Italia S.p.a. D.Lgs. n. 152/2006, artl. 23 e 25, c. 2 - L.R. n. 3/2012, art. 23.

Progetto: "Realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".

Classifica 400.130.10.V00365

VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 18/09/2012

(convocata ai sensi della L. n. 241/90, artt. 14 seguenti con nota prot. n. 602893 del 04/09/2012 RM/GRMIVAA/p)

Prima di dare avvio ai lavori della Conferenza viene effettuata la verifica delle presenze e delle

deleghe prodotte dai rappresentanti delle Amministrazioni ed Enti interessati (Allegati da n. 8 a n. 11)

Sono stati invitati i seguenti Soggetti:

- Società Autostrade per L'Italia S.p.A. Mauro Moretti - Giuliana Garigali - Davide Canuti
- Comune di Fano Valter Bogino - Adriano Giangolini
- Provincia di Pesaro e Urbino Dirigente Alberto Paccapelo
- Servizio Progettazione Provincia di Pesaro e Urbino Provincia di PU Servizio Urbanistica Donatella Senigalliesi
- Autorità di Bacino Regionale
- ARPAM Dip. Prov.le di Pesaro
- Direzione Regionale dei Beni Culturali e Paesaggistici delle Marche
- Soprintendenza per i Beni e le Attività Culturali delle Marche - Simona Guida BBAA
- Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche
- P. F. Difesa del Suolo e risorse idriche
- Regione Marche - Servizio ITE Dirigente Servizio: Andrea Bartoli
- Regione Marche - P.F. Urbanistica, P.F. Urbanistica informazioni territorio - ambiente e piano paesaggistico Paolo Storani
- P. F. Lavori pubblici e qualità dell'aria

Sono presenti vedi foglio firme (allegato n. 1)

Premessa

La Società Autostrade per L'Italia S.p.A ha depositato presso questa P.F. VAA, ai sensi del D.Lgs.n. 152/2006, alit. 23 e 25, c. 2 e della L.R. n. 3/2012, art. 23, l'istanza e la relativa documentazione su supporto informatico, per il progetto denominato: "Realizzazione del Nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di Stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".(NS. prot. n. 0395654/08/06/2012/R_MARCHE/GRMNAA/A).

In data 06/06/2012, è stata data pubblicità al deposito del progetto sul quotidiano nazionale "La Repubblica" e quello regionale "Corriere Adriatico".

L'Art. 23 della LR n. 3/2012 stabilisce che al fine di esprimere il parere di cui all'articolo 25, comma 2, del D.Lgs. 152/2006, la Giunta regionale acquisisce le valutazioni delle Province, dei Comuni e degli enti parco interessati che devono pervenire entro sessanta giorni dal ricevimento della richiesta, decorsi inutilmente i quali la Regione si pronuncia indipendentemente dalle valutazioni medesime.

Per il procedimento in questione occorre acquisire i pareri della Provincia di Pesaro-Urbino e del Comune di Fano in ogni caso l'istruttoria sarà completata con i contributi istruttori di tutti gli altri soggetti coinvolti (ARPA Marche ed altri).

Ai sensi degli artt. 7 e 8 della L. n. 241/90, questa P.F. VAA con nota del 02/10/2012, prot. n.0468393/R_MARCHE/GRMNAAIA, ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo e la contestuale richiesta dei contributi istruttori agli enti coinvolti.
L'avviso è stato pubblicato nel BURM n. 68 del 12/07/2012.

Con nota prot. n. DVA 2012 0014782 del 19/06/2012, 0529365/26/07/2012/R_MARCHE/GRMNAAIA, il Ministero dell'Ambiente e Territorio e del Mare, ha comunicato l'avvio del procedimento di VIA statale.

In data 02/10/2012, si è svolto un sopralluogo conoscitivo, propedeutico alla redazione delle istruttorie, al quale hanno preso parte alcuni degli enti coinvolti nel procedimento di VIA.

Con nota prot. n. 0602893/R_MARCHE/GRMNAAIP del 04/09/2012, si è convocata la Conferenza di Servizi, sia per il Nuovo svincolo di Fano, sia per le opere compensative (bretelle di Fano), attualmente in procedura di VIA regionale presso questo stesso ufficio.
Tale scelta permette agli stessi soggetti (enti coinvolti) di effettuare un esame contestuale di progetti tra loro collegati.

Alle ore 9.40 Cremonesi, in qualità di Responsabile del Procedimento, introduce lavori della conferenza, proponendo ai convenuti il programma della seduta:

1. breve illustrazione del progetto da parte del proponente
2. intervento dei partecipanti per illustrare l'istruttoria ed eventualmente richiedere chiarimenti
3. sintetiche controdeduzioni da parte di Soc. Autostrade
4. conclusioni

< omissis >

Si dà lettura dei contributi istruttori e pareri pervenuti come di seguito elencati si fa presente che non sono arrivate osservazioni da parte di cittadini e/o comitati a questo ufficio.

In data 09/08/2012, prot. n. 0564535/R_MARCHE/GRMNAAIA, è stato acquisito il contributo istruttoria della Provincia di Pesaro e Urbino - Servizio suolo Attività estrattive Acque pubbliche Servizi pubblici locali (allegato 2). La nota riguarda sostanzialmente tre aspetti:

1. vincolo idrogeologico, ai sensi del R.D. 3267/1923 e L.R. 6/2005;
2. parere idraulico, ai sensi del R.D. 523/1904;
3. autorizzazione alla derivazione ed al prelievo di acqua in fase di cantiere, ai sensi del RD. 1775/1933;

Il parere è favorevole, fatte salve alcune prescrizioni.

Con nota del 09/08/2012, prot. n. 53674, (Ns. prot. n. 0566780/R_MARCHE/GRMNAA/A, del 10/10/2012), è pervenuta da parte del Comune di Fano - Servizio Lavori Pubblici ed Urbanistica la Delibera del Consiglio Comunale n. 205 del 30.07.2012, (Ns. prot. n. 0585761/30/10/2012/R_MARCHE/GRMNAA/A), ad oggetto: "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria. Trasmissione delibera di Consiglio Comunale di presa d'atto con prescrizioni per l'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di V.I.A." allegato 3)

Nella delibera sono richieste alcune modifiche per entrambe i progetti, quelle che interessano lo svincolo sono i seguenti punti:

- A:5) "modificare, per quanto possibile, in prossimità del Nuovo Casello di Fano Nord, il tracciato di servizio allo stesso casello, limitando il disagio ed i danni alle proprietà interessate nei dintorni";
- A6) "garantire l'accesso alle proprietà prevedendo una strada che dal parcheggio in progetto in prossimità del casello, prosegua fino all'intersezione con viabilità esistente".

La nuova configurazione proposta recepisce le indicazioni ovvero la strada di servizio per il casello è progettata utilizzando quanto più possibile un sedime esistente ed è stata modificata la posizione del parcheggio in modo da limitare l'occupazione del territorio.

Con successiva nota prot. n. 56048 del 24/08/2012 (Ns. prot. n. 0608389/10/09/2012), il Comune di Fano trasmette oltre alla delibera già pervenuta anche le osservazioni delle aziende di gestione dei sottoservizi, (A.E.S. Fano Distribuzione Gas ed ASET S.p.A.) (Allegato 4) •

Le richieste di integrazioni di ASET sono riferite al progetto delle bretelle di Fano, Procedura Regionale; l'unica attinente allo svincolo è quella relativa all'acquedotto per cui si rimanda al punto 10 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Viene dato conto della nota della Direzione Generale del Ministero dei Beni e le Attività Culturali prot. n.DG/PBAAC/34.19.04/24963/2012 del 19/09/2012 (ns. prot. 634168/17/1912012) (Allegato n.5).

Con nota del 17/09/2012 prot. n. 0035947/ARPAM/DDPU/P, (Ns. prot. n.0636643/17/09/2012/GRMNAAIA), il Dipartimento Provinciale ARPAM di Pesaro ha inviato il proprio contributo istruttorio (Allegato n. 6). Dopo la lettura che riguarda la matrice acque e la matrice aria, per le quali vengono richieste integrazioni, viene osservato che il contributo non riporta nessuna indicazione in merito alle altre matrici ambientali anche se sono riportate le firme dei responsabili dei servizi. Sarà nostra cura chiedere comunque informazioni all'ARPAM in merito.

L'Autorità di Bacino Regionale, ha anticipato per posta elettronica il proprio contributo istruttorio, non ancora protocollato che riguarda entrambe i progetti. Viene data lettura delle parti che riguardano il progetto dello Svincolo e per il quale sono richieste alcune integrazioni (Allegato n. 7)

Le richieste di integrazioni dell'Autorità di Bacino sono riferite al progetto delle bretelle di Fano, Procedura Regionale; l'unica attinente allo svincolo è quella relativa all'area di deposito AD01 per cui si rimanda al punto 3 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Svolgimento dei lavori:

Cremonesi, precisa che dalla Provincia Servizio Ambiente, in qualità di Ente territorialmente competente, verrà acquisita e ricompresa nel decreto regionale, la Valutazione di Incidenza. Mentre per le altre autorizzazioni ambientali, ad esempio l'autorizzazione al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, il Ministero dell'Ambiente in qualità di autorità competente stabilirà in merito.

Si rimanda al punto 9 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Provincia Pesaro - Urbino integra il parere del Servizio Acque Pubbliche già sopra riportato. Paccapelo che parla per il Servizio Viabilità: l'allacciamento alla SP 45 sulla "Carignanese" venga affiancato anche da uno spazio per collocare pista ciclabile dato che già è in progetto il collegamento Fenile - Centro città.

Già recepita in progetto (cfr. planimetria di progetto in pubblicazione)

Senigalliesi per il Servizio Urbanistica, indica che gli interventi risultano sostanzialmente compatibili sebbene non perfettamente coincidenti con le previsioni del PRG vigente. Sul PRG vigente è stata peraltro già acquisita la V.1. espressa dalla Regione Marche allora Autorità Competete. Si allega la disposizione del Dirigente n. 64095 del 18/09/2012, con il quale si formula parere favorevole al rilascio della valutazione di screening di incidenza nell'ambito della procedura in oggetto. Di seguito chiede se la compensazione relativa alla forestazione può essere maggiormente integrata in questa fase progettuale. Consegna la documentazione citata (Allegato 12).

Comune di Fano integra il parere già sopra indicato. Informa che, oltre a quanto già riportato nella documentazione già consegnata, (Allegati 3 e 4), è pervenuta una nota dell'Ufficio Ambiente del comune (che viene consegnata) (Allegato n.13).

Il parere affronta la tematica del rumore, delle operazioni di rimboschimento e della regimazione delle acque meteoriche. Inoltre, è allegata una nota ASET che rileva che la zona del nuovo svincolo non è servita da rete acquedottistica.

Il Progettista ne è consapevole (cfr. risposta punto 10)

Valter Bogino, spiega le prescrizioni di cui ai punti 5 e 6 relative al nuovo casello Fano Nord, chiedendo delle modifiche/adeguamenti tecnici migliorativi. In particolare chiede un accesso dedicato al parcheggioio.

Cremonesi in fase di sopralluogo è stata sollevata dai presenti il problema relativo all'area di circa 10.000 mq destinata al parcheggio scambiatore e alla sua possibile traslazione in area adiacente già interclusa tra una rotatoria prevista nel progetto e la viabilità esistente. Ciò per limitare consumo dei suolo in un area dove sono presenti piante protette e secolari per le quali si è ritenuto comunque non soddisfacente la compensazione prevista per legge.

Comune informa che dal punto di vista urbanistica non sono stati individuati impedimenti a ribaltare il parcheggio nell'area adiacente lo svincolo attualmente libera e con destinazione agricola.

Le richieste sono state recepite nel documento preparato per l'incontro del 14/12/2012 al MATTM e contenuto in Allegato 4.

Storani della PF Urbanistica della Regione Marche, chiede, in accordo -con -la posizione precedente, se sia possibile posizionare il parcheggio sul lato Nord Ovest della rotatoria prevista in corrispondenza del Nuovo casello, al fine di minimizzare il consumo di suolo; tale nuova localizzazione porrebbe il parcheggio in un area interclusa da strade e fabbricati, e quindi di minor valore sotto il profilo ambientale e paesaggistico.

Bartoli del Servizio I.T.E. della Regione Marche, dichiara di condividere le osservazioni proposte dai colleghi, in merito al ribaltamento del parcheggio; inoltre fa presente che il casello di Fano Nord (Fenile), così come gli altri quattro nuovi caselli previsti dal progetto di realizzazione della terza corsia nel tratto Rimini Nord - Porto Sant'Elpidio della A14, è previsto nel Piano Regionale Infrastrutture, Trasporto merci, Logistica approvato con DACR n. 51 del 03/07/2012.

Tosi della PF VAA della Regione Marche, chiede di valutare la convenienza della realizzazione grigliata del parcheggio, così come richiesta dal Comune di Fano, in alternativa da quanto previsto dal progetto presentato. Tale valutazione dovrà tenere conto da un lato la possibilità di sversamenti e dall'altro la necessità di avere la maggiore superficie possibile permeabile.

Si rimanda al punto 15 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Per la sistemazione delle rampe dovrà essere privilegiata la messa a dimora di arbusti tappezzanti anche per limitare gli impatti ambientali conseguenti (emissioni, rumori, fauna).

Si rimanda al punto 21 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Infine chiede di valutare la dove possibile e soprattutto per il nuovo parcheggio l'inserimento di fasce alberate.

Cremonesi rilevato che nella documentazione non è presente, chiede che sia fornito il Piano di Monitoraggio Integrato. Diversamente da quanto fu fatto durante la VIA per la terza corsia perché all'epoca non era previsto dalla normativa di VIA. Oggi è un elemento da valutare in questa fase e il Piano dovrà ricomprendere la realizzazione dell'opera nelle varie fasi ante, in itinere ed in esercizio, tenuto conto anche di quanto emerge dai contributi pervenuti.

Le richieste sono state recepite nei documenti MAM103.

Flammini della PF VAA della Regione Marche, sottolinea che si rileva un parere sostanzialmente favorevole con prescrizioni da parte della Provincia in qualità di Autorità Idraulica competente mentre l'Autorità di Bacino Regionale rileva la necessità di analizzare la situazione del reticolo idrografico nel tratto immediatamente a monte del deposito temporaneo AD01.

Si rimanda al punto 3 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

CONCLUSIONI

La conferenza istruttoria odierna si chiude rilevando la necessità per la ditta di fornire gli elementi integrativi richiesti.

Il verbale completo degli allegati viene consegnato alla ditta e inoltrato al Ministero dell'Ambiente nell'ambito del suo procedimento per la predisposizione di una unica richiesta di documentazione integrativa.

Il verbale verrà inoltre trasmesso a tutti i soggetti interessati.

< omissis >

Allegato 2 Provincia di Pesaro e Urbino – Servizio 4.2 Suolo. Attività Estrattive Acque Pubbliche. Servizi Pubblici locali
Parere favorevole

< omissis >

Non sono presenti richieste di integrazioni o chiarimenti.

Allegato 3 Comune di Fano (Provincia di Pesaro e Urbino) – Servizio Lavori Pubblici e Urbanistica

Parere favorevole a meno delle due richieste:

< omissis >

A5) modificare, per quanto possibile, "in prossimità del Nuovo Casello di Fano Nord) il tracciato di servizio allo stesso casello, limitando il disagio ed i danni alle proprietà interessate nei dintorni;

A6) garantire l'accesso alle proprietà prevedendo una strada che dal parcheggio in progetto in prossimità del casello prosegue fino all'intersezione con la viabilità esistente;

La nuova configurazione proposta recepisce le indicazioni ovvero la strada di servizio per il casello è progettata utilizzando quanto più possibile un sedime esistente ed è stata modificata la posizione del parcheggio in modo da limitare l'occupazione del territorio.

< omissis >

Allegato 4 Comune di Fano – ASET
Parere favorevole a meno dell'osservazione

< omissis >

Servizio Acquedotto

Casello Nord Loc. Fenile

L'eventuale progettazione dell'opera idraulica dovrà prevedere il prolungamento della rete esistente con direzione Fenile - Fano valutando preventivamente consumi e pressioni della zona da servite e delle aree da cui si deriva l'alimentazione.

Si rimanda al punto 10 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

< omissis >

Allegato 5 Ministero per i Beni e le attività Culturali – Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'architettura e l'Arte Contemporanee

Nessun parere ma solo precisazione che per la Procedura in atto presso il MATTM forniranno parere in quella sede.

Si rimanda ai punti 5, 24 e 25 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.

Allegato 6 ARPAM

Oggetto: D.Lgs 11. 152/2006 artt. 23 e 25: c. 2, L.R. n. 3/2012 art. 23. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale.

Proponente: Società Autostrade per l'Italia SpA Progetto: "Realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria".

< omissis >

si richiedono le seguenti integrazioni per le diverse matrici ambientali:

Acque:

Lo studio degli impatti sulla qualità delle acque del corso d'acqua interessato dal progetto (torrente Arzilla) in relazione al rilascio delle acque reflue domestiche, industriali e meteoriche in fase di cantiere e delle acque meteoriche in fase di esercizio dell'opera, presenta unicamente un quadro descrittivo (nell'attuale stato di qualità ambientale del corso d'acqua' sulla base dei dati del 2009 di monitoraggio ARPAM e delle campagne di monitoraggio legate ai lavori di realizzazione della 3° corsia dell'A14.

I dati concordano nel fornire un quadro ambientale molto alterato, con uno stato ambientale di classe "scadente".

Alla luce di tali osservazioni, considerato che la qualità delle acque dei due corsi d'acqua si presenta già fortemente compromessa, si ritiene necessario chiedere di integrare la documentazione fornita con uno studio previsionale di impatto ambientale eseguito in relazione agli scarichi delle acque reflue sopra elencate, che valuti l'impatto in relazione al raggiungimento degli Obiettivi di Qualità ambientale previsti dal nuovo Piano Regionale di Tutela delle Acque. Lo studio, mediante la modellazione di uno scenario di qualità in regime idrologico di magra e di morbida, dovrà valutare il rispetto degli Standard di Qualità Ambientale in acque superficiali per i parametri indicati in tab. I/A, 1/B all.1 del D.M.n.260/10 e tab I/B al1.2 sez.B del D.Lgs 152/06 e s.m.i., individuabili come potenzialmente inquinanti per il progetto presentato. Inoltre dovrà essere fornita un'idonea cartografia con l'indicazione delle linee di raccolta e collettamento delle acque reflue e i relativi punti di scarico nei recettori terminali; dovrà essere anche dichiarata la distanza di tali punti di scarico da opere di captazione o derivazione pubblica di acque ad uso potabile nel rispetto delle normative vigenti. Infine si ritiene che le acque reflue domestiche, prodotte nella fase di cantiere, debbano essere sottoposte ai trattamenti depurativi appropriati previsti dalle normative di settore, che consistono in una fase di chiarificazione ed una di ossidazione; considerato che di quest'ultima fase depurativa non è stata menzione nel progetto presentato, si chiede di giustificare tale scelta o di presentare un progetto che recepisca la presente indicazione.

Lo studio richiesto non risulta congruente con la tipologia degli scarichi previsti e la loro entità, né in generale con l'intervento complessivo.

A prescindere che al fine di verificare l'impatto degli scarichi in relazione al raggiungimento degli obiettivi di Qualità ambientale previsti dal Piano Regionale di Tutela delle Acque risulterebbe necessaria una modellazione a scala di bacino, si evidenzia che lo stato non ottimale della qualità delle acque del torrente Arzilla non deriva dagli apporti degli scarichi autostradali, ma è tale già a monte dell'autostrada A14 e del futuro svincolo.

In questo contesto si deve considerare la nuova opera sarà dotata di sistema di gestione delle acque di tipo chiuso: tutte le acque sono infatti raccolte e convogliate presso presidi di sedimentazione e disoleazione prima del rilascio nel recapito finale.

Il trattamento di disoleatura e sedimentazioni permette di abbattere tutte le tipiche tipologie di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento di superfici stradali, cioè solidi sospesi e idrocarburi. Ovviamente l'apporto di inquinamento biologico derivante da questi scarichi è pressoché nullo.

In relazione agli scarichi civili relativi ai cantieri si conferma che per il trattamento degli scarichi civili è stato previsto un degrassatore per il trattamento delle acque provenienti dalla mensa ed una vasca imhoff per il trattamento delle acque nere. Sarà inoltre predisposto un piano di gestione e smaltimento degli eventuali bagni chimici in area del cantiere. Non essendoci scarichi dei reflui in corsi d'acqua non risulta quindi necessario installare un sistema depurativo come quello richiesto.

Aria:

In riferimento alla documentazione in oggetto, per quanto riguarda le emissioni in atmosfera, lo scrivente Servizio esprime le seguenti considerazioni.

La valutazione delle caratteristiche meteorologiche dell'area è stata effettuata con dati forniti dal Servizio IdroMeteoClima della Regione Emilia-Romagna; nello specifico sono stati utilizzati i dati per l'anno 2011 (provenienti dal dataset LAMA in un punto prossimo all'arca in esame ma non specificato). Vengono riportati sinteticamente ed in sola forma grafica i dati relativi a temperatura, classi di stabilità atmosferica (annuale e stagionale), altezza di rimescolamento, classi di velocità

del vento e caratterizzazione dei regime del vento (con presentazione delle rose dei venti annuali e stagionali). Le rose dei venti mostrano direzioni predominanti dal settore SW al settore NNW, con una leggera predominanza da WSW a WNW. Inoltre, è stato effettuato il calcolo delle classi di stabilità di Pasquill che ha dato risultati con una prevalenza generalizzata della classe D (neutralità) (40% circa).

Per quanto riguarda la situazione attuale della qualità dell'aria, vengono presi come riferimento i dati dei principali inquinanti normati (PM10, NO2, CO, O3 e benzene) riscontrati nelle stazioni di monitoraggio della Provincia di Pesaro-Urbino di Via ScarpeUini- Pesaro, Via Montegrappa-Fano, Marotta-Mondolfo e nella stazione di Autostrade per l'Italia cui Fano, posizionata in prossimità dell'autostrada A14 (120 m. di distanza.) all'interno dell'area di indagine.

Non vengono citati né analizzati i dati PM2,5, rilevati sia nella stazione di Autostrade per l'Italia, sia in quella di Via Scarpellini. I dati riportati fanno tutti riferimento all'anno 2011. Contrariamente a quanto descritto nello studio, in particolare che "è emerso uno stato di qualità dell'aria complessivamente rispettoso dei limiti di legge", i dati della rete fissa mostrano superamenti dei limiti giornalieri per il PM10 (tutte le stazioni) e del limite per l'Ozono. Rispetto a questi, poi, i dati della stazione di monitoraggio A14 mostrano un non rispetto dei limiti normativi del D. Lgs 155/2010: si superano PM10 annuo e PM10 giornaliero (numero massimo di superamenti annuali consentiti della concentrazione massima giornaliera), NO2 annuo e l'O3 (anche se il numero di superamenti potrebbe non essere calcolato correttamente); i dati della stazione fissa, anche rispetto alla stazione da traffico. Di conseguenza il progetto va ad inserirsi in un quadro di qualità dell'aria che risulta essere già critico.

Non vengono inoltre analizzate le cause dei superamenti dei limiti nella stazione fissa, rispetto al traffico in autostrada e ai lavori in svolgimento.

Per il parco veicolare vengono considerate due distribuzioni una per il 2009 e l'altra per il 2025 (peraltro non riportate né in forma grafica né in forma tabellare). La distribuzione delle classi veicolari del 2009 è quella data da ACI. La distribuzione al 2025 prende in considerazione lo stesso parco anno 2009 applicando un tasso di riduzione (tasso di estinzione annuale elci veicoli sulla base

della loro età) con una quasi totale eliminazione dei veicoli Euro 0, Euro 1 ed Euro 2, rischiando di

sovrastimare il miglioramento del parco veicolare per l'assenza dei veicoli a maggiore potere inquinante. Si osserva una riduzione dei flussi emissivi tra lo scenario attuale e quello progettuale al 2030. Ciò è da attribuire solamente al rinnovo del parco veicolare e alla quasi totale assenza soprattutto dei veicoli Euro 0 ed Euro 1 a più elevate emissioni.

I flussi emissivi riportati sono solamente quelli complessivi di tutta l'area considerata e quindi considerano gli snellimenti del traffico nella città, che sono valutati maggiori rispetto all'aumento considerevole (circa il 50%) previsto sugli archi stradali della A14.

Si ritiene che dovrebbero essere considerati e valutati due scenari (programmatico e progettuale) alla data di entrata in funzione dell'opera.

Per quanto riguarda l'applicazione di modelli diffusionali le simulazioni di dispersione in atmosfera sono state condotte solamente nella situazione di traffico estivo e considerati tre scenari (attuale estivo, programmatico estivo, progettuale estivo). È stato utilizzato il modello gaussiano Caline dell'EPA. Di conseguenza non vengono fornite stime sui valori complessivi (annuali) raggiunti presso i ricettori, valutati rispetto ai limiti e percentualmente tra di loro, come invece si ritiene debba essere fatto.

I ricettori sensibili utilizzati (si dice solo edifici scolastici) sono solamente identificati cartograficamente e non vengono riportate le distanze di essi dall'area oggetto di studio. Dall'analisi cartografica risultano esserci altri recettori più prossimi all'area di interesse.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, l'impatto più significativo esercitato sulla componente atmosfera' è dovuto ad emissioni associate al trasporto di materiale al fronte avanzamento lavori (attività lungo i tracciati stradali), assodate alle attività presso i cantieri fissi e alle aree di deposito esterne ai cantieri fissi. In particolare le emissioni sono generate dalle attività specifiche che verranno realizzate e precisamente dal sollevamento di polveri da piste non pavimentate, dallo stoccaggio e movimentazione materiali, da impianti di frantumazione inerti e dal transito dei veicoli, pesanti sulla viabilità interna. Di queste attività vengono riportate le formule di calcolo delle emissioni, ma non sempre vengono riportate le qualità emesse.

Il potenziale impatto indotto dalle attività dei cantieri è stato valutato utilizzando il modello di dispersione CALINE 4 dell'EPA e CALPUFF. Gli indicatori utilizzati nella simulazione sono PM10 e NO2. Viene comunque affermato che le valutazioni evidenziano un livello di alterazione complessivamente contenuto, non meglio giustificato. L'andamento delle concentrazioni stimate viene riportato solo graficamente, non vengono riportati i risultati in tabelle; non vengono identificati i ricettori, né vengono indicati per gli stessi i valori di ricaduta, in termini di valori giornalieri e stimati annuali, che dovrebbero tener conto anche del traffico autostradale, oltre che del fondo presente. Non è ben chiaro quali siano i dati di input usati per il modello; in particolare dovrebbe essere chiarito se vengono utilizzati i flussi emissivi stimati tal quali o ridotti dalle misure di mitigazione; si ritiene che dovrebbero essere mostrati entrambi.

[Si rimanda al punto 18 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.](#)

Allegato 7 Regione Marche Giunta Regionale – Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia

Oggetto' progetto di "Realizzazione delle opere compensative in Comune di Fano costituite dai seguenti interventi: Bretella sud di Fano, Nuovo assetto svincolo Fano esistente - SS 73bis, Bretella S.P. 3 - Via Campanella e Bretella S.P. 3 - SP 45", di Autostrade per l'Italia S.p.A., procedimento di

Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza. Progetto di "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria", procedimento di valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale. Contributo Istruttorio.

< omissis>

per quanto riguarda le interferenze sopra richiamate si ritiene opportuno evidenziare quanto segue:

1. Per l'area di deposito AD01 legata al nuovo svincolo Fano nord è opportuno che sia analizzata la situazione del reticolo minore presso l'area e nel tratto immediatamente a monte, adottando le misure di mitigazione eventualmente necessarie al fine di evitare problematiche legate ad allagamenti per l'area del deposito e per le zone limitrofe.

[Si rimanda al punto 3 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.](#)

Allegati 8-11 Non pertinenti in quanto delegate

Allegato 12 Provincia di Pesaro e Urbino e Giunta Regionale – Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia – Pianificazione Urbanistica – Pianificazione Territoriale – VIA – VAS – Aree protette

< omissis>

Parere favorevole con prescrizioni

< omissis>

Caratteristiche dei progetti

I progetti esaminati riguardano le opere compensative a carattere infrastrutturale in comune di Fano, prescritte nell'ambito del processo autorizzativo dei lavori di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14, finalizzate a migliorare l'accessibilità al sistema autostradale e la relazione tra il sistema viario locale e quello più a lunga percorrenza.

Le opere compensative del comune di Fano sono di seguito elencate:

1. NUOVO SVINCOLO DIFANO NORD
2. ADEGUAMENTO DEL COLLEGAMENTO TRA SVINCOLO DI FANO ESISTENTE E SS73BIS
3. BRETELLA DI COLLEGAMENTO s.P. 3 . S.P45
4. BRETELLA DI COLLEGAMENTO s.P 3 - VIA CAMPANELLA
5. BRETELLA SUD DI FANO

Il Nuovo svincolo di Fano Nord ha carattere nazionale, mentre le bretelle elencate ai numeri dal 2 al 4 sono classificate come "strade extraurbane secondarie di interesse regionale".

Per tali opere sono stati pertanto elaborati due distinti progetti definitivi inerenti:

Parte A: il nuovo svincolo di Fano Nord;

Parte B: le 4 bretelle, denominate "opere compensative".

Il progetto relativo alle "opere compensative" interferisce con la Rete Natura 2000 e precisamente con il SIC/ZPS "Fiume Metauro da Pian di Zucca alla Foce" e con il SIC "Corso dell'Arzilla", mentre quello del nuovo svincolo di Fano con il solo il SIC "Corso dell'Arzilla".

< omissis>

DISPONE

di esprimere parere favorevole al rilascio di Valutazione di screening positiva ai sensi dell'articolo 5 del DPR n. 35711997 e successive modifiche ed integrazioni, della L.R n. 6/2007 e della Delibera di G.R n. 220/2010 nell'ambito delle procedure di VIA avviate (Statale e Regionale) sul progetto relativo alla realizzazione di opere compensative in comune di Fano relative all'ampliamento della terza corsia del tratto Rimini nord - Pedaso all'interno della SICIZPS IT5310022 Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce c il SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla" nel Comune di Fano, con le prescrizioni e condizioni formulate nel parere della competente P.O. Pianificazione Territoriale, VIA., Beni Paesistico Ambientali, così come sopra riportate ed evidenziate in grassetto;

< omissis>

[Non sono presenti richieste di integrazioni o chiarimenti.](#)

Allegato 13 Comune di Fano - Provincia di Pesaro e Urbino – Servizio Lavori Pubblici e Urbanistica

< omissis >

Il presente parere integra quanto già deliberato con la Delibera di Consiglio Comunale n° 205 del 30.07.2012 di presa d'atto con prescrizioni del progetto relativo a Nuovo svincolo di Fano Nord.

Oltre a quanto già riportato in delibera è necessario che vengano recepite le seguenti indicazioni:

a) E' necessario modificare il tracciato della strada di servizio al casello e cercare di utilizzare le strade esistenti per gli accessi alle case esistenti in modo da ridurre al minimo indispensabile l'impatto per i residenti.

b) Dalla rotatoria di accesso al casello la strada di accesso al parcheggio dovrà essere del tipo F1 e garantire anche l'accesso alle case esistenti; conseguentemente il progetto del parcheggio e lo distribuzione degli stalli andranno rivisti prevedendo le corsie di manovra separate da tale nuova strada che sarà sempre del tipo F1.

Superata in virtù della nuova configurazione di progetto (MAM102 e relativi elaborati di progetto)

c) Nei parcheggi tutti gli stalli dovranno essere realizzati con pavimentazioni in grigliati.

Come già affermato all'interno delle Integrazioni della Procedura VIA (ambito regionale) delle bretelle di Fano il progetto è stato sviluppato con l'ipotesi di trattare tutte le acque meteoriche ricadenti sui parcheggi; l'utilizzo di pavimentazioni in grigliati non garantisce rispetto all'eventuale contaminazione per effetto di sostanze inquinanti; SPEA faceva presente che, qualora venisse confermata la prescrizione nel parere di approvazione definitiva, questa verrà recepita nel progetto definitivo per CdS. Non essendo stato ribadito nella delibera di approvazione, l'osservazione si ritiene decaduta.

Si uniscono infine al presente per farne parte integrante: le note pervenute da:

parere del Settore IV - Servizi Territoriali ed Ambientali del Comune di Fano nonché da

A.E.S. Fano Distribuzione Gas

ASET S.p.A.

Aziende che gestiscono i sottoservizi della rete cittadina.

Parere del Settore IV - Servizi Territoriali ed Ambientali del Comune di Fano

Oggetto: nota Regione Marche avente prot. 602893 el 04.09.2012 e inerente le conferenze dei servizi indette alle ore 9:30 e 11:30 del giorno 18.09.2012 per la valutazione dei progetti sottoelencati: - "Realizzazione del nuovo Svincolo di Fano Nord, comprensivo di piazzale di Stazione e del relativo collegamento alla viabilità ordinaria";

. "Realizzazione delle opere compensative in Comune di Fano costituite dai seguenti interventi:

Bretella Sud di Fano, Nuovo Assetto svincolo di Fano esistente - S.S. 73BIS, Bretella S,P, 3 - Via Campanella e Bretella S.P. 3 - S.P. 45".

Facendo riferimento a quanto per esteso definito in oggetto, per quanto di competenza si osserva quanto segue:

a) in merito allo studio della matrice rumore eseguito dalla società SPEA in conformità alla normativa vigente in materia ed avente per oggetto lo realizzazione del nuovo svincolo di Fano Nord nel Comune di Fano si evidenzia quanto segue:

le misurazioni e le conseguenti simulazioni di rumore hanno evidenziato il mancato rispetto dei limiti assoluti riferiti al periodo notturno per n, 3 recettori (recettori di carattere abitativo) presso i quali lo Società Autostrade ha previsto, come opera di mitigazione del rumore, l'installazione/realizzazione di barriere fonoassorbenti, con conseguente previsione di rientro nei limiti di legge (simulazione).

Per quanto sopra si prescrive alla società Autostrade di presentare, al termine della realizzazione dell'opera in oggetto, uno studio di impatto acustico redatto da un tecnico competente, con misurazioni almeno presso quei recettori (n. 3) nei quali – prima della realizzazione delle opere di mitigazione - era stato previsto un mancato rispetto dei limiti, nonché presso quei recettori per i quali sono emersi dalla simulazione, valori molto vicini di valori limite.

Lo studio di impatto acustico post operam sarà eseguito nell'ambito delle attività del Piano di Monitoraggio ambientale e sarà basata sulle indagini acustiche della fase post operam

Per quanto riguarda la Fase di cantiere, dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali volti a ridurre e contenere i livelli di inquinamento acustico attraverso anche l'utilizzo (se necessario) di barriere fonoassorbenti temporanee. Inoltre, qualora, nonostante gli Interventi di mitigazione del rumore adottati, si preveda un superamento dei limiti di rumore, dovrà essere presentata a questo Ufficio, apposita domanda in deroga per attività temporanea di Cantieri che non rispettano gli orari e/o i valori limite Art. 16 L.R. 28/2001, secondo le modalità esplicitate nelle Linee Guida delle LR n.28/2001. emanate con delibera della G.R. n.896 AM/TAM del 24/06/2003 e pubblicate sul BUR n.62 del 11/07/03.

Ai lavori per la realizzazione delle Bretelle di Fano saranno applicate le Disposizioni per le imprese in materia di tutela ambientale già previste per i lavori di ampliamento dell'autostrada A14. Tali disposizioni, che riprenderanno le mitigazioni generali già inserite nello Studio di Impatto Ambientale, saranno contenute nei documenti di appalto predisposti con il progetto esecutivo

b) i in merito allo studio della matrice rumore eseguito dalla società SPEA ed avente per oggetto lo realizzazione delle opere compensative nel Comune di Fano connesse alla costruzione della terza corsia dell'A14 nell' tratto Cattolica-Fano, si richiedono le seguenti integrazioni: nel documento MAM-AMBX-RUM-002 tutti gli edifici hanno il numero 88 e non è quindi possibile identificare gli edifici sulla cartografia. Inoltre vi sono incongruenze anche nelle colonne "Situazione post operam" con e senza mitigazioni;

Richiesta relativa alle sole bretelle di Fano e non rivolta al progetto del Nuovo Svincolo di Fano Nord

Va ridotto l'effetto di barriera dell'opera al fine di tutelare la continuità ecosistemica con particolare riferimento alle zone SIC e ZPS attraversate. Vanno pertanto previsti opportuni "corridoi ecologici" verificando l'adeguatezza degli interventi a mantenere lo continuità degli ecosistemi.

Si prevedano alberature e siepi con funzione antinquinamento e antipolvere in prossimità di colture di particolare pregio limitrofe alle opere di progetto aumentando all'occorrenza le superfici destinate o mitigazione.

Gli interventi di mitigazione siano realizzati contestualmente ai lavori e completati prima dell'entrata in esercizio delle opere salvo comprovato impossibilità.

L'analisi ecologica effettuata nello studio ha evidenziato come l'ecomosaico che caratterizza il territorio interessato dalle viabilità in progetto sia costituito da elementi appartenenti ai sistemi agricolo e urbano, all'interno dei quali si possono verificare gli spostamenti irradiali della fauna (per procurarsi il cibo, ecc.). Di conseguenza, i potenziali impatti emersi sono relativi alla frammentazione di tali ambiti, che viene evitata dagli interventi in progetto grazie alle opere previste che, di fatto, mantengono la permeabilità faunistica. L'unico ecosistema naturale è costituito dal torrente Arzilla, che è l'unico elemento dell'area di studio individuato nella Rete Ecologica delle Marche quale elemento di connessione, la cui permeabilità risulta mantenuta dagli attraversamenti previsti in progetto. In questo contesto, le mitigazioni mediante interventi a verde previste in progetto in diversi ambiti colgono l'opportunità di effettuare un'azione attiva tesa al miglioramento dello stato attuale degli elementi appartenenti all'ecosistema naturale e/o semi-naturale, tra cui quindi anche gli elementi potenzialmente interessati dal passaggio di animali. Nel complesso, infine, tali interventi mitigano le opere in progetto rispettando l'uso del suolo evitando di essere invasive proprio nei confronti dell'utilizzo agricolo.

< omissis >

ASET

< omissis >

Servizio Acquedotto

Casello Nord Loc. Fenile

L'area soggetta all'intervento non è servita dalla rete acquedotto.

L'eventuale progettazione dell'opera idraulica dovrà prevedere il prolungamento della rete esistente con direzione Fenile Fano valutando preventivamente consumi e pressioni della zona da servire e delle aree da cui si deriva l'alimentazione.

Si rimanda al punto 10 delle richieste di Integrazioni da parte del MATTM.