



Determinazione n. 551 del 23/05/2023

OGGETTO: PARERE MOTIVATO DI VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA) - ART. 15 D.LGS. 152/06 - RIGUARDANTE: ACCORDO DI PROGRAMMA TRA LA REGIONE MARCHE, LA PROVINCIA DI PESARO E URBINO E IL COMUNE DI FANO, PER DARE ATTUAZIONE ALL'INTERVENTO DENOMINATO "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E SS16 - COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001" IN VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI INERENTI L'AZIONE INTEGRATA E COORDINATA DEL COMUNE, DELLA PROVINCIA E DELLA REGIONE, AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267/2000 E DELL'ART. 26-BIS DELLA L.R.34/92

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO 6 - PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - URBANISTICA - EDILIZIA SCOLASTICA - GESTIONE RISERVA NATURALE STATALE "GOLA DEL FURLO" BARTOLI MAURIZIO

VISTO il D.Lgs. 152/2006, concernente le norme in materia ambientale e nella parte seconda recante le disposizioni relative alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
VISTA la L.R. n. 6 del 12 giugno 2007, Capo II, concernente la disciplina della procedura di Valutazione Ambientale Strategica e della Valutazione di Incidenza;
VISTA la D.G.R. n.1647 del 23/12/2019, con la quale sono state approvate le nuove linee guida regionali per la valutazione ambientale strategica, che hanno revocato le precedenti, di cui alla D.G.R. 1813/2019;
VISTO il Documento di indirizzo per la VAS, emanato dalla Regione marche con Decreto n. 13 del 17 gennaio 2019;
VISTO l'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e la D.G.R. 1661/2020, concernenti la Valutazione di incidenza;
VISTA la L.R. n. 34 del 5 agosto 1992, concernente le norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio;
VISTO L'art. 34 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267 e l'art. 26-bis della L.R. 34/1992 concernenti gli accordi di programma;
VISTA la L. 241/1990, concernente le norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Determinazione n. 551 del 23/05/2023

RICHIAMATO il parere istruttorio prot. 19297 del 23/05/2023, a firma del Responsabile dell'istruttoria tecnica Arch. Marzia Di Fazio e del Responsabile del Procedimento Arch. Maurizio Bartoli, allegato come parte integrante e sostanziale alla presente determinazione;

RITENUTO, per le motivazioni indicate nel suddetto parere istruttorio, di adottare la presente determinazione;

EVIDENZIATO che il sottoscritto non si trova in situazioni di conflitto di interesse, ai sensi dell'art.6-bis della L.241/1990 nei confronti dei destinatari del presente atto;

ACCERTATO che il responsabile dell'istruttoria, titolare della P.O. 6.3, Arch. Marzia Di Fazio, non si trova in situazioni di conflitto di interesse nei confronti dei destinatari del presente provvedimento, ai sensi dell' art. 6-bis della L. 241/1990, così come dichiarato nel parere istruttorio allegato alla presente determinazione;

VISTO l'art. 19 della L.R. n. 06/07;

VISTO l'art. 6 della legge n. 241/90;

VISTO il D.Lgs. 267/2000 "Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali", ed in particolare:

- l'articolo 107 concernente le funzioni e le responsabilità dei Dirigenti;
- l'articolo 147 bis in ordine al controllo preventivo di regolarità amministrativa;

VISTO l'allegato parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica di cui all'art. 147 bis, comma 1 del D.Lgs. 267/2000, come introdotto dall'art. 3 comma 1 del Decreto Legge 10.10.2012, n. 174.

DETERMINA

1) DI ESPRIMERE, ai sensi dall'art. 15 del D.Lgs. 152/2006, PARERE POSITIVO DI VAS circa la variante urbanistica al vigente PRG del Comune di Fano riguardante l'Accordo di Programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune Di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001 - per la regolamentazione dei rapporti inerenti l'azione integrata e coordinata del Comune, della Provincia e della Regione, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. N. 267/2000 e dell'art. 26-Bis della L.R.34/92, in base alle motivazioni espresse nel parere istruttorio prot. 19297 del 23/05/2023, con le seguenti condizioni:

- **Dovrà essere redatto un nuovo piano di monitoraggio di VAS, in sostituzione di quello proposto con il rapporto ambientale, che consenta di verificare se l'obiettivo atteso con la previsione urbanistica, in termini di riduzione dei flussi di traffico dal centro urbano, si realizzerà a seguito della messa in esercizio dell'opera. Si specifica, altresì, che tale monitoraggio dovrà partire dalle indagini del traffico svolte *ante operam* e concludersi con la fase *post operam*, ovvero dopo la messa in esercizio dell'infrastruttura, per la durata di almeno 1 anno, con cadenza trimestrale, per un totale di 4 misurazioni stagionali all'anno in pari fasce orarie e di maggior flusso di traffico, da ripetere dopo 3 anni dalla messa in esercizio. I rapporti del monitoraggio dovranno essere trasmessi alla scrivente autorità e dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da adottarsi nel caso in cui si verificassero specifici problemi, come previsto dal comma 2-bis dell'art. 18 del D.Lgs 152/06. Detto piano di monitoraggio dovrà**

Determinazione n. 551 del 23/05/2023

essere trasmesso unitamente alla Dichiarazione di Sintesi, prevista dall'art. 17 del D.Lgs 152/06.

- 2) DI DARE ATTO la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5 del DPR 357/1997, è stata compresa nella procedura di VAS e che ha dato esito positivo (Allegato n.4 al parere istruttorio prot. 19297 del 23/05/2023);
- 3) DI RICHIAMARE l'autorità procedente a rispettare i successivi adempimenti di VAS, previsti dagli artt. 17 e 18 del D.Lgs. 152/06;
- 4) DI TRASMETTERE la presente determinazione al Comune di FANO, in qualità di autorità procedente, e alla Regione Marche per opportuna conoscenza , in qualità di Ente coinvolto nell'accordo di programma;
- 5) DI PROVVEDERE alla pubblicazione in forma integrale del presente Provvedimento Dirigenziale sull'Albo Pretorio on-line dell'Ente e di inserirlo altresì ai sensi dell'art. 23 del Decreto Legislativo 14 Marzo 2013 n. 33, nell'elenco dei provvedimenti Dirigenziali pubblicati nella sezione "Amministrazione Trasparente" dell'Ente;
- 6) DI DARE ATTO che il presente provvedimento non sostituisce nessun altro parere o autorizzazione richiesto dalle vigenti norme e che viene emesso fatti salvi eventuali diritti di terzi;
- 7) DI DARE ATTO che il presente provvedimento non comporta per sua natura impegno di spesa;
- 8) DI DARE ATTO che il responsabile del procedimento, ai sensi dell'art. 5, 1° comma, della legge 241/90 è l'Arch. Maurizio Bartoli, Dirigente del Servizio 6, e che la documentazione concernente la presente fattispecie può essere visionata presso lo scrivente Servizio.
- 9) DI RAPPRESENTARE, ai sensi dell'art. 3, comma 4 della L. 241/1990, che avverso il presente atto è possibile, ai sensi dell'art. 29 del Codice del processo amministrativo di cui al D.Lgs. n. 104/2010, proporre, innanzi al TAR Marche, nel termine di decadenza di sessanta giorni, azione di annullamento per violazione di legge, incompetenza ed eccesso di potere; contro il medesimo atto è ammessa altresì, entro centoventi giorni, la presentazione del ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. n. 1199/1971.

Il Dirigente
BARTOLI MAURIZIO
sottoscritto con firma digitale

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

OGGETTO: PARERE MOTIVATO DI VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA) - ART. 15 D.LGS. 152/06 - RIGUARDANTE: ACCORDO DI PROGRAMMA TRA LA REGIONE MARCHE, LA PROVINCIA DI PESARO E URBINO E IL COMUNE DI FANO, PER DARE ATTUAZIONE ALL'INTERVENTO DENOMINATO "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E SS16 - COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001" IN VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI INERENTI L'AZIONE INTEGRATA E COORDINATA DEL COMUNE, DELLA PROVINCIA E DELLA REGIONE, AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267/2000 E DELL'ART. 26-BIS DELLA L.R.34/92

PROPOSTA DI DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE: 1788 / 2023

Ai sensi dell'art. 147 bis, comma 1 del D. Lgs. 267/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di determinazione, attestando la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa

Pesaro, li 23/05/2023

Il Dirigente
BARTOLI MAURIZIO
sottoscritto con firma elettronica

Dichiarazione da sottoscrivere in caso di rilascio di copia cartacea

Il sottoscritto.....in qualità di. funzionario/P.O./Dirigente della Provincia di Pesaro e Urbino ATTESTA, ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 82/2005, che la presente copia cartacea è conforme all'originale della determinazione n..... delfirmata digitalmente comprensiva di n..... allegati, e consta di n.....pagine complessive, documenti tutti conservati presso questo Ente ai sensi di legge. Si rilascia per gli usi consentiti dalla legge

Pesaro, ___ / ___ / _____

TIMBRO

Firma _____

--



Pesaro, 23/05/2023

Class. 009-7
Fasc. 37/2022

OGGETTO: PARERE MOTIVATO DI VAS (VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA) AI SENSI DELL'ART. 15 D.LGS. 152/06 relativo all' Accordo di Programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 - COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001" IN VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI INERENTI L'AZIONE INTEGRATA E COORDINATA DEL COMUNE, DELLA PROVINCIA E DELLA REGIONE, AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267/2000 E DELL'ART. 26-BIS DELLA L.R.34/92

Autorità procedente: Comune di Fano

RELAZIONE ISTRUTTORIA

1. ITER DEL PROCEDIMENTO

Premessa

La variante urbanistica compresa nell'accordo di programma in oggetto rientra fra i casi di applicazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS), previsti al punto 2 lettere a) e b) dell'art. 6 del D.Lgs 152/06, in quanto definisce il quadro di riferimento per la realizzazione di un progetto soggetto alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza; in particolare riguarda un' opera prevista all'Allegato B2, punto 7, lettera p) ("Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2") della legge regionale n. 11/2019, che deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della stessa legge regionale in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, per la quale si rende necessaria la valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/2007.

1.1 Consultazione preliminare

Il Comune di Fano, con nota pec prot. 65816 del 13/07/2022, acquisita agli atti di questa Amm.ne Provinciale con prot. 25212 del 14/07/2022, ha inoltrato l'istanza per l'avvio della fase di consultazione preliminare (c.d. *scoping*) della procedura di VAS, di cui ai commi 1 e 2 dell'art.13 del D.Lgs 152/06 riguardante la proposta di Accordo di Programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento in oggetto, in variante al vigente PRG comunale di Fano.

mdf/mb
05_parere motivato VAS.doc

1



La fase di consultazione preliminare precede la fase di adozione e pubblicazione di un piano/programma o loro varianti. In detta fase, sulla base di un rapporto preliminare che illustra i possibili impatti ambientali significativi derivanti dell'attuazione della previsione pianificatoria, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione di piani e programmi, con l'autorità competente e gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua e seleziona i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il rapporto preliminare per acquisire i contributi.

In data 31 agosto 2022 si è tenuta la Conferenza di Servizi per lo svolgimento della consultazione preliminare di VAS, il cui verbale, completo dei contributi espressi dai vari soggetti partecipanti, è stato redatto dal Comune di Fano con prot. n. 84821 del 08/09/2022 e acquisito agli atti di questa A.P. con prot. n. 30790 del 08/09/2022.

Sulla base del contributo espresso dalla Soprintendenza nella suddetta conferenza, ovvero del relativo *"invito alla valutazione di tracciati alternativi"* meno impattanti sul paesaggio, il Comune di Fano ha incaricato i tecnici progettisti di modificare il PFTE stesso, al fine di valutare un tracciato alternativo della strada, in adeguamento ai rilievi espressi dalla Soprintendenza.

A seguito di specifica richiesta del Comune di Fano, avanzata con nota prot. 84952 del 08/09/2022, acquisita p.c. con prot. 30820 del 08/09/2022, si sono svolti due incontri presso la sede della Soprintendenza di Ancona, rispettivamente in data 27/09/2022 e 18/10/2022, alla presenza dei progettisti e di rappresentanti della Soprintendenza, della Regione (Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Genio Civile – Settore Genio Civile Marche Nord) e del Comune, per un confronto preliminare allo sviluppo di due tracciati alternativi tesi al recepimento di quanto contenuto nei contributi espressi, al fine di superare le criticità evidenziate dagli stessi enti durante in fase di consultazione preliminare di VAS.

L'elaborazione dei nuovi tracciati alternativi è stata condizionata anche dal contributo di competenza reso in sede di conferenza dalla stessa Regione Marche, allegato al verbale, nel quale erano state fornite indicazioni volte al miglioramento del tracciato per quanto attiene le interferenze con Torrente Arzilla e con il Piano di Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale (PAI).

Il Comune di Fano, con successiva nota prot. n. 104744 del 03/11/2022, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. n. 36601 del 03/11/2022, ha inviato alla Soprintendenza ed alla Regione Marche gli elaborati inerenti le due soluzioni progettuali alternative discusse durante i suddetti incontri, per una valutazione in merito alla correttezza nel recepimento dei contributi, al fine di poter procedere con l'adeguamento del PFTE e le successive fasi di VAS e dell'Accordo di Programma.

La Soprintendenza, con prot. 13124 del 30/11/2022, acquisito agli atti di questa A.P. con prot. 39836 del 01/12/2022, ha espresso parere favorevole con le seguenti osservazioni: *"(...) Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica. (...)"*

La Regione Marche – Settore Genio Civile Marche Nord, con parere n. 3897/2022, ha rilasciato il parere di compatibilità geomorfologica, ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/01, comprensivo degli accertamenti di cui all'art. 10 della L.R. 22/2011.



Il Comune di Fano, con nota prot. 6425 del 19/01/2023, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. 1918 del 20/01/2023, ha provveduto a trasmettere la deliberazione di Giunta Comunale n. 10 del 19/01/2023, comprensiva di allegati, con la quale si può ritenere formalmente conclusa la fase di consultazione preliminare di VAS.

Il Comune di Fano, con nota prot. 19994 del 24/02/2023, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. 6441 del 24/02/2023, a seguito della conclusione della consultazione preliminare ha dato avvio della seconda fase di VAS, trasmettendo a tutti gli Enti interessati e ai soggetti competenti in materia ambientale (SCA), l'avviso di pubblicazione della proposta di accordo di programma e dei relativi elaborati, comprensivi del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, come previsto dall'art. 13, comma 5 del D.Lgs 152/06.

Il Servizio scrivente, in qualità di autorità competente, ha provveduto a rendere accessibile la suddetta documentazione anche nel proprio sito web, come previsto dal citato comma 5-bis del D.Lgs 152/06, pubblicando altresì apposito avviso sul albo pretorio online dell'Amm.ne Provinciale, a partire dal giorno 28/02/2023, fino al giorno 29/04/2023 (60 giorni interi e consecutivi).

1.2 Consultazione pubblica

La fase di pubblicazione e consultazione prevista dall'art.14 del D.Lgs 152/06, si è svolta a far data dal 27/02/2023 e si è conclusa in data 29/04/2023, ovvero per 60 giorni interi e consecutivi.

In attuazione ai principi di economicità e semplificazione di cui al comma 3 dell'art. 14 del D.Lgs 152/06, l'autorità procedente ha coordinato la procedura di deposito, pubblicità e partecipazione della VAS con quella prevista dall'art. 26-bis della L.R.34/92 che disciplina gli accordi di programma che comportano varianti agli strumenti urbanistici, come per il caso in oggetto.

La proposta di Accordo di Programma e i relativi atti e documenti, sono stati depositati presso la sede degli Enti partecipanti all'accordo (Comune di Fano, Provincia di Pesaro e Urbino e Regione Marche), tramite apposito avviso, pubblicato ai sensi del combinato disposto dell'art. 26 bis, comma 3, della L.R. 34/1992 e dell'art. 13, comma 5-bis del D.Lgs 152/06.

La suddetta documentazione è stata messa a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi, mediante pubblicazione nei siti web dell'autorità procedente e competente, ai seguenti indirizzi web:

- Comune di Fano:

<https://www.comune.fano.pu.it/strumenti-e-servizi-urbanistici>

<https://www.comune.fano.pu.it/amministrazione-trasparente/opere-pubbliche/completamento-interquartieri>

- Provincia di Pesaro Urbino:

<https://www.provincia.pu.it/funzioni/pianificazione-territoriale/vas-valutazione-ambientale-strategica/procedimenti-vas/vas-in-corso/fano-nuovo-prg/accordo-di-programma-vle-aldo-moro-e-ss16>

I pareri e contributi espressi dai soggetti competenti in materia ambientale (SCA) sono allegati come parte integrante e sostanziale alla presente relazione istruttoria. (ALLEGATI da n. 1 a n. 4).

Durante i termini di pubblicazione sono pervenute presso gli Enti coinvolti nell'Accordo di programma numerose osservazioni da parte di cittadini, associazioni e dallo stesso Comune di Fano.

Presso la sede di questo Ente sono pervenute in totale n. 23 osservazioni.



Le stesse osservazioni sono state indirizzate anche agli altri Enti coinvolti nell'accordo di programma. Al Comune di Fano sono pervenute ulteriori osservazioni, comprese quelle derivanti dall'avvio del procedimento espropriativo, per un totale complessivo di n. 130, tutte elencate e valutate nell'Allegato A della presente relazione.

Lo scrivente Servizio, con note prott. n.16087 del 03/05/2023 e n.16187 del 04/05/2023, ai fini dell'attività tecnica-istruttoria di VAS prevista dall'art. 15 del D.Lgs 152/06, da effettuarsi in collaborazione con l'autorità procedente, ha richiesto al Comune di Fano di esprimere le proprie valutazioni/controdeduzioni alle osservazioni pervenute durante il periodo di consultazione, ai fini dell'espressione del nostro parere motivato.

Il Comune di Fano, con nota prot. 4897 del 16/05/20223, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. 18202 del 16/05/2023, ha trasmesso il documento di controdeduzioni a tutte le osservazioni pervenute durante il periodo di pubblicazione dell'accordo, allegato come parte integrante e sostanziale alla presente relazione (ALLEGATO A).

2. DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PROGETTO IN VARIANTE AL VIGENTE PRG

La variante urbanistica in esame riguarda la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale nel Comune di Fano, con uno sviluppo complessivo di circa 3.4 Km, per la quale si rende necessaria l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Tale opera risponde alla necessità di prevedere una viabilità "alternativa" in grado di creare un collegamento esterno alla zona urbanizzata del centro di Fano, realizzando una strada urbana di collegamento interquartieri.

E' una previsione infrastrutturale già prevista nel vigente PRG e nei precedenti strumenti di pianificazione e programmatici comunali. Partendo dal Piano Regolatore Piccinato del 1967, quando venne prevista la prima idea di corridoio in variante, quale soluzione infrastrutturale per allontanare il traffico di lunga percorrenza della S.S. 16 dal centro abitato.

Tale previsione è stata successivamente confermata negli atti programmatici del 1983 (PRG Salvia) e nella versione del PRG del 1998, quando è stato adeguato ai contenuti del PPAR, fino ad arrivare all'ultimo e vigente PRG del 2009.

L'evoluzione della pianificazione del territorio comunale nel tempo ha sempre perseguito l'obiettivo di realizzare un collegamento esterno alla città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Se guardiamo infatti all'attuale sistema infrastrutturale del Comune di Fano la viabilità di distribuzione locale denominata "strada Interquartieri" risulta parzialmente attuata ed il completamento di tale asse si inserisce all'interno di una maglia infrastrutturale volta a riorganizzazione della viabilità urbana, in relazione a quella extraurbana.

Il tracciato della viabilità proposto oggi, derivante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) si fonda sullo studio di diverse alternative richieste durante la consultazione preliminare di VAS, a valle della quale è stata identificata l'alternativa prescelta. Rispetto al tracciato previsto nel vigente PRG si prevede uno sviluppo lineare più sinuoso che meglio si adatta al contesto ambientale e paesaggistico.

L'infrastruttura prevista si articola in due tronconi, separati da un'area a maggiore caratteristica "urbana" costituita dall'intersezione a rotatoria in attraversamento all'intersezione con via del Carmine dove, per esigenze di interfaccia con mobilità locale ed un apprezzabile transito pedonale, è stata definita una intersezione con caratteristiche di dispositivo "traffic calming" (a traffico moderato) che permetterà di coniugare il rispetto del Sagrato della Chiesa del Carmine con quelle di mobilità di attraversamento.



Ad eccezione del tratto centrale, in cui le stesse caratteristiche stradali sono proprie degli ambiti urbani, il resto del tracciato si configura come Extraurbano di cat. F1, con piattaforma da 9,50 m di larghezza e pendenze longitudinali massime di 7% per una velocità attesa da C.d.S. di 70 km/h.

Nella zona vicino Fano l'andamento è più "morbido", con pendenze contenute (sempre inferiori al 4.50%), mentre avvicinandosi alla zona del litorale il territorio si configura con una conformazione più variabile, che dunque induce il profilo altimetrico ad assumere pendenze maggiori e ad utilizzare anche opere d'arte, sia in scavo che in rilevato.

Il tracciato comprende anche un ponte di circa 150 m di lunghezza globale, per il superamento del Torrente Arzilla, composto da una luce centrale principale e da due retro-campate utili ad incrementare la capacità di deflusso delle acque anche in configurazioni di piena. Sono presenti anche delle opere minori per il ripristino della viabilità locale interferita e della pista ciclabile di progetto. Oltre al tracciato stradale è presente un tracciato ciclopedonale, di sviluppo pari a circa 1,4 km, con un andamento che ricalca la struttura del paesaggio esistente, di stampo prettamente pianeggiante, e che in prossimità dell'area sportiva presenta uno scatolare per il sottopasso del corridoio stradale di progetto.

Come accennato precedentemente il nuovo corridoio infrastrutturale completa la semi-circonvallazione di Fano e, tecnicamente, si configura come strada extraurbana secondaria ad alto scorrimento (assenza di accessi privati e bassa percentuale di intersezioni lungo il suo sviluppo).

Tale previsione si prefigge l'obiettivo di creare un by pass che eviti che il traffico di attraversamento vada ad impegnare la rete stradale locale del Comune di Fano: questa bretella consentirà di evitare la rete stradale del centro cittadino, ricco di accessi e utenti che percorrono a piedi od in bicicletta tali tracciati in direzione lungomare, riducendo le situazioni di pericolo ed il traffico di passaggio, e ridefinendo la gerarchia della rete viabilistica locale ed extraurbana.

E' prevista anche una pista ciclabile nell'ambito del primo troncone che consentirà di implementare la rete cittadina e favorire l'uso della bicicletta per spostamenti urbani.

La previsione di variante intercetta diverse zone aventi destinazioni d'uso differenti, a prevalenza agricola e a verde pubblico attrezzato.

Il tracciato stradale previsto, a seguito dell'approvazione della variante, sarà classificato dal PRG come zona "P1- Zone per la viabilità veicolare", ai sensi dell'art. 71 delle NTA, e sarà affiancato dalla relativa fascia di rispetto stradale di 30m, a norma degli articoli 77 e 78 delle stesse NTA.

La pista ciclopedonale, invece, sarà individuata come zona P4 "Zone per la viabilità ciclopedonale", regolata dall'art. 74.

Gli **Obiettivi** (OB) perseguiti con la previsione di questa infrastruttura sono riassunti nei seguenti punti:

1) Rimodulazione dei flussi di traffico:

l'efficacia dell'intervento è valutata in base ad una simulazione degli effetti che l'intervento stesso genera sui flussi di traffico della rete stradale urbana ed extraurbana nell'intorno. Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico permette l'alleggerimento della pressione sul lungomare che potrà garantire nuovi futuri interventi di riqualificazione degli spezzi con azioni di *traffic calming*.

2) Sicurezza:

La nuova variante garantisce un incremento della sicurezza in tutto l'ambito urbano conseguente alla riduzione dei flussi e dalla "natura" del tipo di traffico che non avrà più la caratteristica della lunga e media percorrenza, ma quella del traffico propriamente urbano (con O/D interna al centro abitato), caratterizzata da velocità ridotte e livello di attenzione maggiore.

3) Emissioni:

A parità di flussi di traffico, quello urbano mostra un maggiore livello di emissioni di CO2 e PM10, rispetto a quello extraurbano.

4) Rumore:

Ridurre la pressione acustica in corrispondenza del centro abitato dove maggiore è la presenza di recettori sensibili, trasferendo i flussi di media e lunga percorrenza in ambiti con pochi recettori che potranno comunque essere protetti.

5) Perditempi:

Ridurre i tempi di viaggio per gli spostamenti sul medio e lungo tragitto.

mdf/mb

05_parere motivato VAS.doc



Le **Strategie** (ST) previste sono le seguenti:

- 1) Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico permetterà l'alleggerimento della pressione veicolare sul lungomare che potrà garantire nuovi futuri interventi di riqualificazione degli spazi pubblici e privati mediante l'applicazione di azioni di traffic calming e riqualificazione del paesaggio urbano fornendo nuove opportunità di sviluppo del turismo.
- 2) Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico all'esterno del centro abitato permette l'abbattimento dei livelli delle emissioni in atmosfera, nonché la riduzione della pressione acustica nella corrispondenza di recettori sensibili rese possibili dalla costanza della velocità di moto dei veicoli, che, evitando arresti e ripartenze, proprie degli ambiti urbano emettono minori quantità inquinanti in atmosfera e meno pressione acustica.

Le **Azioni** (AZ) adottate per il raggiungimento dei suddetti obiettivi sono le seguenti:

- 1) Definizione di un tracciato extraurbano che coniughi la minima occupazione di suolo con l'efficacia in termini trasportistici. La definizione di strada Extraurbana di tipo F permette di minimizzare la larghezza della sezione ma al tempo stesso garantisce flussi dell'ordine di 600 veq/h che costituiscono l'aliquota di decremento dei flussi all'interno del Centro Abitato.
- 2) La geometria di tracciato è comprensiva di opere di mitigazione degli impatti, sia di natura paesaggistica che di natura acustica, rispetto ai punti di visuale "da terra" ancora prima che di quelli "a volo d'uccello". I recettori sensibili sono schermati da opere o pertinenze che minimizzano gli impatti acustici.
- 3) La scelta della tipologia F garantisce una maggiore aderenza del tracciato alle pendenze e sinuosità del suolo naturale, che permetterà la riduzione delle opere di sostegno e delle altezze di rilevato e di trincea.

3. VALUTAZIONE DELLA PREVISIONE DI VARIANTE E DEL RAPPORTO AMBIENTALE

3.1 Premessa.

Come già evidenziato nei paragrafi precedenti il processo di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) e della relativa variante al vigente PRG, in considerazione degli impatti insiti nella realizzazione di una nuova infrastruttura, è stato caratterizzato da una consultazione preliminare di VAS attenta e partecipata che ha portato allo studio di ulteriori soluzioni alternative rispetto a quella proposta, con l'obiettivo di garantire il massimo livello di protezione ambientale ed uno sviluppo sostenibile, secondo i principi e le finalità della valutazione ambientale strategica.

Nel Rapporto Ambientale redatto dallo Studio di progettazione ABACUS srl, incaricato dal Comune di Fano, si da atto di come sono state accolte le osservazioni degli SCA formulate durante la fase di *scoping*, con particolare riguardo a quelle espresse dalla Soprintendenza e dal Genio Civile della Regione Marche che hanno determinato una modifica della originaria proposta.

Le valutazioni di VAS che seguiranno tengono dunque conto, in primo luogo, dei pareri espressi dagli SCA. Si evidenzia, altresì, che in base alle recenti disposizioni normative introdotte dal DL 24 febbraio 2023, n.13 all'art. 48 "Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC" del DL 77/2021, il Comune di Fano, visti i tempi estremamente stringenti per l'accesso ai finanziamenti FSC erogati dalla Regione, ha avviato contestualmente anche la procedura prevista dai commi 5 e seguenti finalizzata all'appalto integrato del PFTE, mediante indizione della Conferenza di Servizi, nell'ambito della quale è compresa anche la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, in capo a questo stesso Servizio e attualmente in corso.

Nell'ambito della suddetta conferenza di servizi il Comune di Fano ha evidenziato tra l'altro che l'andamento del tracciato planimetrico del PFTE è stato ottimizzato sulle curve di transizione (clotoidi), per adeguarsi al DM 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", assumendo la denominazione di "PFTE rafforzato". Tale ottimizzazione ha comportato alcuni scostamenti rispetto al tracciato pubblicato con l'accordo di programma che possono ritenersi non sostanziali rispetto alla previsione



originaria in quanto hanno una ampiezza di pochi metri e stanno comunque all'interno della originaria fascia di rispetto stradale.

Tali modifiche sono state notificate ufficialmente il Settore Lavori Pubblici del Comune di Fano mediante una osservazione e relative tavole illustrative, inoltrata a questa A.P. con prot. 42490 del 28/04/2023, acquisita agli atti con prot. 15558 del 28/04/2023, successivamente controdedotta in linea tecnica dallo stesso Comune nell'ALLEGATO A del parere (osservazione n.129), dove si evidenzia, altresì, che l'interferenza fra il nuovo tracciato ottimizzato ed il comparto edificabile ST4_P25, visibile nella Tav. 2/2 allegata all'osservazione, di fatto non sussiste alla luce della sentenza del Consiglio di Stato n. 4225/2019 del 20/06/2019 con cui è stato accolto il ricorso dei proprietari che ne avevano chiesto lo stralcio. Il Comune di Fano recepirà detta sentenza nella nuova proposta di PRG, già presentata al pubblico e di prossima adozione.

3.1 Esiti consultazione: contributi espressi dagli SCA, VALUTAZIONE DI INCIDENZA e osservazioni

I soggetti competenti in materia ambientale (SCA), così come definiti all'art. 5 del D.lgs 152/06, sono "le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici che, per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani o programmi".

Il procedimento di VAS in oggetto comprende anche lo screening di Valutazione di Incidenza la cui competenza è in capo al Servizio Ambiente di questa Amm.ne Provinciale.

I soggetti coinvolti nel procedimento in oggetto sin dalla fase preliminare di *scoping*, individuati dall'Autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, sono stati i seguenti:

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche - Area funzionale del patrimonio archeologico e Area funzionale Paesaggio;
- Regione Marche - Direzione Protezione Civile e Sicurezza del Territorio - Settore Genio Civile Marche Nord;
- Regione Marche – Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile - Direzione Ambiente e Risorse Idriche;
- Provincia di Pesaro e Urbino - Servizio 3 - P.O 3.6 Centro ricerche botanico-vegetazionali – Rete natura 2000 - Aree protette;
- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ex Autorità di Bacino Regionale);
- ENEL Divisione Infrastrutture e Reti Macro Ara territoriale Nord Est Zona Pesaro;
- AST (Azienda Sanitaria Territoriale) Pesaro- Urbino;
- ASET Servizi S.p.a.;
- AES FANO DISTRIBUZIONE GAS SRL;
- RFI – Ancona – DIREZIONE;
- ANAS S.p.A.;
- COMUNE DI FANO
 - U.O. Ambiente
 - U.O. Pianificazione Urbanistica – Territoriale
 - U.O. Lavori Pubblici

I pareri e i contributi espressi da vari soggetti competenti in materia ambientale (SCA) vengono allegati come parte integrante e sostanziale alla presente relazione istruttoria (Allegati da n. 1 a n. 4).

I pareri/contributi forniti dagli SCA rappresentano la prima base di supporto per effettuare la valutazione ambientale della proposta di variante e del relativo rapporto ambientale da parte della scrivente autorità.



Per la presente istruttoria, quindi, si è tenuto conto in primo luogo dei contributi espressi dai soggetti aventi competenza in materia ambientale (SCA) coinvolti nel procedimento in oggetto, ai quali si rimanda per le specifiche valutazioni di competenza.

Come già sottolineato il tracciato stradale adottato con lo schema dell'accordo di programma è stato rimodulato sulla base dei contributi istruttori formulati dalla Soprintendenza e dalla Regione Marche (Settore Genio Civile Marche Nord) nell'ambito delle consultazioni preliminari, che hanno valutato quest'ultima soluzione, migliorativa rispetto a quella esaminata in sede di scoping, come espresso negli ultimi pareri espressi (v. Allegati nn. 2 e 3).

Il procedimento avviato ha quindi rispettato pienamente la finalità intrinseca della VAS che è quella di garantire uno sviluppo sostenibile attraverso l'integrazione di considerazioni ambientali nell'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione dei piani, programmi o loro varianti.

In aggiunta a quanto sopra si sottolinea anche che il parere di screening relativo alla VALUTAZIONE DI INCIDENZA, rilasciato dal Servizio 3 di questa Amm.ne Provinciale con prot. 15284 del 27/04/2023 (ALLEGATO N. 4) si è concluso positivamente, senza rilevare alcuna incidenza significativa che potrebbe pregiudicare il mantenimento dell'integrità dei Siti appartenenti alla Rete Natura 2000 presenti nella zona.

Per quanto riguarda le OSSERVAZIONI pervenute da parte di cittadini e associazioni durante il periodo di pubblicazione, tenuto conto che l'autorità competente, in base a quanto stabilito all'art. 15 del D.Lgs 152/06, deve svolgere le attività tecnico-istruttorie in collaborazione con l'autorità procedente, acquisendo e valutando tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti pervenute durante il periodo di consultazione, con nota prot. n. 16087 del 03/05/2023 è stata richiesta al Comune di Fano una relazione di controdeduzione alle osservazioni pervenute.

Il Comune di Fano, con nota prot. 4897 del 16/05/20223, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. 18202 del 16/05/2023, ha trasmesso il documento di controdeduzione a tutte le osservazioni pervenute durante il periodo di pubblicazione dell'accordo, comprese quelle riguardanti l'avvio del procedimento espropriativo, allegato come parte integrante e sostanziale alla presente relazione (ALLEGATO A).

Il suddetto documento comprende tutte le osservazioni (in totale n. 130) riguardanti l'accordo di programma e gli endoprocedimenti ad esso connessi (procedura di esproprio e VAS).

Le osservazioni sono state ordinate in 4 raggruppamenti: i gruppi nn. 1, 2 e 3 sono riferiti alle osservazioni pervenute a seguito dell'avvio del procedimento espropriativo avviato dal Comune di Fano ai fini della partecipazione degli interessati, mentre il gruppo 4 è riferito alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione dell'accordo di programma.

Per la valutazione delle osservazioni si rimanda all'appendice del successivo paragrafo 3.3.

3.2 Valutazione del Rapporto Ambientale e degli effetti derivanti dalla previsione di variante.

Il Rapporto Ambientale e la proposta di variante scaturita dalla consultazione preliminare con tutti i soggetti aventi competenze in materia ambientale coinvolti nel procedimento ha tenuto conto delle criticità emerse in detta fase, che hanno condizionato la scelta del tracciato fra le diverse alternative progettuali studiate.

Va evidenziato che in questo caso le analisi e gli studi effettuati con il rapporto ambientale sono state supportate da un maggior livello di approfondimento derivante dal fatto che la scala di pianificazione urbanistica è stata affiancata contemporaneamente a quella di progetto, sottoposto, contemporaneamente, anche alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), in base a quanto previsto dai commi 5 e seguenti dell'art. 48 del DL n. 77/2021.



L'approccio metodologico utilizzato per la stesura del Rapporto Ambientale ai fini della valutazione degli effetti generabili dall'attuazione della previsione urbanistica, si è basato su due passi essenziali, ovvero:

- 1) L'analisi dello stato attuale delle risorse presenti (matrici ambientali);
- 2) La valutazione degli effetti generabili dall'attuazione della Variante nei confronti della matrice di interesse nonché l'eventuale definizione di interventi di mitigazione.

L'analisi dello stato delle risorse è stata effettuata attraverso la consultazione della letteratura esistente e sulla base dei dati disponibili presso gli enti pubblici e le agenzie di carattere sovra locale adibite all'elaborazione di tali informazioni. Inoltre importanti riferimenti per i contenuti riportati sono stati gli elaborati specialistici prodotti ai fini del PFTE, di volta in volta citati esplicitamente nel rapporto e a cui si rimanda per informazioni di maggior dettaglio.

Il primo aspetto analizzato nel rapporto ed importante per le valutazioni di competenza riguarda la **VERIFICA DELLA COERENZA**, interna ed esterna, della previsione urbanistica rispetto allo strumento di pianificazione comunale vigente (coerenza interna) e al quadro pianificatorio e programmatico sovraordinato (coerenza esterna).

Riguardo alla COERENZA INTERNA, come già illustrato al capitolo precedente, la variante non introduce di fatto una nuova previsione urbanistica ma è finalizzata esclusivamente ad attuare una infrastruttura già prevista nel vigente PRG e nei precedenti strumenti di pianificazione e programmatici comunali, con alcuni scostamenti di tracciato derivanti da una analisi più approfondita dello stato dei luoghi.

L'originaria previsione urbanistica di un corridoio infrastrutturale finalizzato ad allontanare il traffico di lunga percorrenza della S.S. 16 dal centro abitato, risale al Piano Regolatore Piccinato del 1967, successivamente confermata negli atti programmatici del 1983 (PRG Salvia) e nella versione del PRG del 1998, quando è stato adeguato ai contenuti del PPAR, fino ad arrivare all'ultimo e vigente PRG del 2009.

L'evoluzione della pianificazione comunale nel tempo ha sempre confermato e perseguito l'obiettivo di realizzare un collegamento esterno alla città di Fano, per spostare il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

L'unico aspetto da evidenziare rispetto alla coerenza interna della variante e sul quale è opportuno richiamare l'attenzione dell'Amm.ne Comunale riguarda l'effetto che quest'ultima versione progettuale avrà sulla previsione vigente della bretella di collegamento con la S.P. n° 45, in corrispondenza di Via Gaetano Baviera.

Venendo a mancare il punto di connessione fra la suddetta bretella ed il nuovo tracciato proposto con quest'ultima soluzione s'impone necessariamente una rivalutazione di tale collegamento nell'ambito della prossima variante generale al PRG, il cui iter di elaborazione è già stato avviato da parte dell'Amm.ne Comunale.

Per quanto riguarda la COERENZA ESTERNA della variante rispetto al quadro pianificatorio e programmatico di livello provinciale e regionale la variante si può ritenere coerente con i principi generali degli strumenti analizzati.

Nella sezione successiva del rapporto ambientale, riguardante la valutazione dello stato delle risorse e degli effetti della variante, sono state analizzati i singoli temi interessati dall'intervento (Popolazione; traffico e Mobilità; Aria; Acque; Suolo e sottosuolo; Rumore; Natura e Biodiversità; Paesaggio e Archeologia), i potenziali impatti e gli interventi di mitigazioni previsti per ogni campo con un livello di approfondimento calato sino alla scala di progetto.

Entrando nel merito dei singoli temi, ai fini della VAS si rappresenta quanto segue:

1) POPOLAZIONE

Gli effetti derivanti dalla variante sulla **POPOLAZIONE** sono stati analizzati i seguenti aspetti:

- Esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici;



- Esposizione della popolazione al rumore.

Per quanto riguarda l'esposizione agli inquinanti atmosferici, nel Rapporto Ambientale si sostiene il generale miglioramento della circolazione del traffico automobilistico, derivante dalla sua deviazione dal litorale e dal centro abitato di Fano alla parte esterna dell'area urbanizzata (con conseguente riduzione delle emissioni di CO, Nox, PM10 e PM2.5). Gli interventi di mitigazione ambientale, paesaggistica ed ecologica previsti con il PFTE lungo il nuovo asse stradale (v. tavole serie A1, in particolare DIP01 e DIP02) contribuiranno a ridurre gli effetti derivanti dalla previsione urbanistica.

Così pure per l'esposizione al rumore, è possibile ritenere che gli interventi di mitigazione previsti mediante barriere antirumore inverdite, posizionate nei punti maggiormente critici, possano ridurre gli effetti derivanti dalla previsione urbanistica.

Le valutazioni scientifiche sulla matrice aria e rumore saranno trattate nello specifico da ARPAM e dagli altri enti competenti in materia nell'ambito della procedura di VIA.

Ai fini della VAS è possibile ritenere che siano stati valutati adeguatamente gli impatti derivanti dalla previsione urbanistica sulla popolazione attraverso un dettagliato studio delle diverse alternative progettuali.

2) TRAFFICO E MOBILITÀ

Per valutare dal punto di vista trasportistico l'efficacia della Variante è stato predisposto, a supporto del PFTE, un modello di simulazione di traffico di un ambito territoriale comprendente i comuni di Fano e Pesaro. Le informazioni dettagliate sugli studi specialistici effettuati sono contenute nell'elaborato *2218_F_S0_R_RT_02_00 Relazioni tecniche specialistiche – Studio del traffico*.

In estrema sintesi lo stato attuale della mobilità privata è stato ricostruito sulla base della campagna di indagini sui flussi nelle principali sezioni viarie e nei principali incroci; attraverso le indagini si è determinata la domanda di mobilità, ovvero le coppie origine e destinazione degli spostamenti che interessano l'area di studio e la distribuzione degli spostamenti stessi sulla rete viaria (ovvero i percorsi che collegano le origini e le destinazioni).

Il processo di pianificazione si fonda quindi sulla ricostruzione dello stato attuale finalizzato a far emergere le eventuali criticità attuali del sistema della mobilità dell'area di studio, attraverso lo studio delle caratteristiche quantitative e qualitative della domanda di mobilità e della struttura dell'offerta.

I risultati delle modellazioni di traffico indicano che l'effetto atteso della variante è di tipo positivo, in quanto riuscirà a spostare una grande percentuale di traffico della viabilità urbana di Fano, pari a circa il 35% degli utenti attuali, che saranno indotti ad utilizzare la nuova strada in un contesto extraurbano, con ulteriore incremento se venissero adottate specifiche misure di *traffic calming* inserite nel contesto urbano.

Ai fini della VAS, l'obiettivo della variante e l'effetto positivo atteso con l'attuazione della previsione urbanistica potrà essere monitorato nella fase *post operam*, ovvero nell'ambito del monitoraggio, per il quale si dirà in seguito, alla fine del presente paragrafo.

3) ARIA

Per quanto riguarda la matrice **ARIA** sono state prese in considerazione le stazioni facenti parte della zonizzazione regionale della qualità dell'aria, quindi della zona collinare e valliva IT1110, zona in cui si estende la variante in valutazione. Al fine di tracciare un profilo della QA nella zona interessata dalla variante, è stata riportata una sintetica descrizione dei livelli di qualità dell'aria registrati nel 2018, 2019 e 2020 da alcune delle centraline nelle vicinanze della zona.

Per la rappresentazione grafica della qualità dell'aria nel territorio circostante l'area oggetto di Variante si rimanda all'elaborato grafico redatto ai fini del PFTE, *2218_F_A0_DAC01_00 Carta delle concentrazioni di inquinanti (NOx, CO, PM10, PM2.5)*.

Sempre in ragione della tematica trattata, ed alla luce dello Studio sul traffico eseguito dal PFTE e precedentemente citato, è stato eseguito un approfondimento in merito allo stato attuale delle emissioni di inquinanti in atmosfera correlati al traffico attuale.

Per la valutazione delle emissioni si sono utilizzati i fattori di emissione disponibili nella base di dati ISPRA-APAT, e quelli del progetto COPERT V disponibili al sito <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/siaispra/fetransp>. Partendo da questa base di dati, in particolare nel file FE2019.xls (fonte <http://www.sinanet.isprambiente.it/it/sia-ispra/fetransp>) si è considerata la disaggregazione dei flussi di

mdf/mb

05_parere motivato VAS.doc



traffico così come individuata nello studio trasportistico e si sono calcolati i fattori di emissione caratteristici delle classi di veicoli disponibili cioè i mezzi LEGGERI e PESANTI per i quali sono disponibili i dati di flusso di veicoli su base TGM per singolo arco viario.

Per la valutazione delle emissioni, si sono utilizzati i fattori di emissione medi definiti precedentemente e i flussi di traffico TGM di ogni arco viario derivanti dallo studio trasportistico. È stato possibile quindi stimare le emissioni giornaliere prodotte dai diversi rami della rete stradale di riferimento considerata nell'analisi per gli inquinanti CO, NOX, PM10 e PM2.5.

Le valutazioni scientifiche sulla matrice aria saranno trattate nello specifico da ARPAM e dagli altri enti competenti in materia nell'ambito della procedura di VIA.

Dalle verifiche effettuate viene stimato che gli impatti sulla matrice aria avranno un livello di significatività medio – basso in quanto la messa in esercizio dell'infrastruttura in progetto determinerà una migliore distribuzione del traffico lungo la rete stradale, riducendo il congestionamento nei centri abitati.

La nuova strada di variante, dirottando una grande percentuale di traffico della viabilità urbana a quella extraurbana, stimata in circa il 35% degli utenti attuali, consentirà di ridurre la concentrazione di emissioni inquinanti nell'aria dalle zone a maggiore densità di popolazione. Inoltre l'incremento di barriere verdi contribuirà, nel lungo periodo, a mitigare l'inquinamento atmosferico connesso inevitabilmente alla realizzazione della nuova strada.

Ai fini della VAS, l'obiettivo della variante e l'effetto positivo atteso con l'attuazione della previsione urbanistica per la riduzione del traffico dalla zona urbana, potrà essere monitorato nella fase *post operam*, ovvero nell'ambito del monitoraggio, per il quale si dirà in seguito, alla fine del presente paragrafo.

4) ACQUE SUPERFICIALI, SOTTERRANEE E COSTIERE / SUOLO E SOTTOSUOLO (GEOLOGIA, GEOMORFOLOGIA ED IDROGEOLOGIA)

Per quanto riguarda la trattazione di questi temi, ai fini della VAS, si rimanda alle approfondite valutazioni espresse dalla Regione Marche, aventi specifiche competenze in tali materia, nel parere n.3897/2022, acquisito agli atti con prot. n. 1918 del 20/01/2023, in base al quale è stato rilasciato giudizio favorevole con indicazioni e prescrizioni, in ordine alla compatibilità della variante urbanistica proposta con le condizioni geomorfologiche del territorio, ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/01, comprensivo degli accertamenti previsti dal documento tecnico approvato con D.G.R. 53/2014, in applicazione dell'art. 10 della L.R. Marche 22/2011, allegato come parte integrante e sostanziale alla presente relazione (v. ALLEGATO N. 3)

5) RUMORE

Il quadro normativo nazionale e regionale in materia di inquinamento acustico prevede che il Comune territorialmente competente stabilisca i limiti acustici delle sorgenti sonore attraverso i criteri stabiliti dal DPCM del 14/11/97. L'intervento oggetto di studio concerne la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria interamente compresa nel territorio comunale di Fano (PU). Il comune di Fano ha approvato il Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCCA) con delibera del consiglio comunale n.26 del 12/02/2009. Dall'analisi del PCCA si evince che le aree limitrofe alla futura strada sono classificate principalmente come aree di tipo misto (classe III) e aree prevalentemente residenziali (classe II); nelle immediate vicinanze del tracciato della futura strada contenuto nei documenti di pianificazione comunale si individua una porzione di territorio con assegnata la classe IV (aree di intensa attività umana), corrispondente alla fascia di pertinenza di ampiezza 30 metri.

Al fine di verificare la presenza di ricettori all'interno dell'area di studio è stato condotto il censimento degli edifici ricadenti all'interno delle fasce di pertinenza acustica, così come individuate nei Piani di Classificazione acustica dei Comuni attraversati. I ricettori sono stati individuati per lo stato di fatto e per tutte le alternative, classificandoli in base alla destinazione d'uso: sensibili (scuole), residenziali, produttivi. Il lavoro di censimento dei ricettori è stato eseguito lungo il tracciato attuale e le tre alternative individuate; per ognuno di essi si è provveduto a verificare la corrispondenza nella C.T.R.

In considerazione della tipologia della nuova strada in progetto, il cui tracciato viene classificato come Extraurbano di cat. F1, la fascia di pertinenza da prendere a riferimento ai fini dello studio acustico ha



ampiezza di 30 metri dai margini esterni della carreggiata. All'interno della fascia di pertinenza del tracciato stradale, sono stati individuati n.19 ricettori, tutti di tipo residenziale, elencati nella tabella allegata al Rapporto Ambientale.

Sulla base dei dati rilevati ed elaborati nell'ambito dello Studio del traffico è stata inoltre generata la mappa acustica dello stato attuale a supporto del PFTE illustrativa dei livelli di rumore generati dai flussi veicolari transitanti lungo la viabilità locale. (Elab. 2218_F_A1_D_CR_03_00 Componente rumore - clima acustico - mappa stato attuale presso viabilità locali a maggiore percorrenza (periodo diurno + notturno) - aggiornamento soluzione prescelta del PFTE).

Sono stati studiati gli effetti della Variante ed eventuali interventi di mitigazione, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio.

Da un confronto dei flussi caratteristici dei tratti viabilistici maggiormente rilevanti, selezionati per implementare lo scenario di simulazione, e delle mappe acustiche degli scenari Stato attuale e di Progetto, si evince che l'attuazione della Variante influenzerà i flussi di traffico, diminuendo fenomeni di congestione lungo la SS16 "Adriatica" e sulle principali direttrici SP45 (via Trave) e SS3 (via Roma).

Dalla prima simulazione effettuata (scenario di progetto senza mitigazioni) si evincono alcuni superamenti dei limiti normativi in facciata ai ricettori inclusi nella fascia di pertinenza dell'infrastruttura (30 m, indicati con lettera iniziale "R") o prossimi ad essa (entro una distanza massima di 100m, indicati con lettera iniziale "E"); Nello scenario di progetto con mitigazioni è stata considerata l'introduzione di barriere antirumore installate ai bordi della carreggiata della nuova strada, in corrispondenza dei ricettori residenziali per cui si sono riscontrati superamenti ai limiti normativi.

Dai dati riportati nell'elaborato "2218_FA1_R_SF_01_00 Studio di prefattibilità ambientale - aggiornamento soluzione prescelta", a cui si rimanda per maggiori dettagli, negli Output del modello di calcolo, a fronte del dimensionamento proposto degli interventi di mitigazione acustica lungo linea è possibile abbattere considerevolmente i livelli sonori prodotti con la realizzazione del progetto in esame.

In considerazione dei risultati dello scenario stato di progetto, è stata prevista l'installazione di barriere antirumore lungo il tracciato della nuova viabilità quali elementi mitigativi dell'effetto generato. La scelta è stata quella di privilegiare l'intervento sull'infrastruttura, con contestuale attenzione all'inserimento paesaggistico delle opere: sono stati previsti schermi acustici lungo linea per tutti i ricettori impattati. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN è stata effettuata la verifica e l'ottimizzazione delle opere di mitigazione.

Complessivamente il PFTE prevede la realizzazione di 874 m di barriere antirumore. La localizzazione degli interventi di mitigazione acustica è rappresentata graficamente nelle mappe acustiche dello scenario post mitigazione (elab. 2218_F_A1_D_CR_09_12_00 a cui si rimanda). Lo studio di approfondimento effettuato sul rumore ha attribuito un livello di significatività per tale impatto medio - basso in ragione delle misure mitigative adottate.

Le valutazioni scientifiche sulla matrice rumore saranno trattate nello specifico da ARPAM e dagli altri enti competenti in materia nell'ambito della procedura di VIA.

6) NATURA E BIODIVERSITÀ

L'area di Variante interferisce marginalmente con un Sito appartenente alla Rete Natura 2000, denominato "ZPS IT5310024 Colle San Bartolo e litorale pesarese", per il quale è stato effettuato uno screening di valutazione di incidenza il cui esito, rilasciato dal Servizio 3 di questa Amm.ne Provinciale con prot. 15284 del 27/04/2023, è risultato positivo e al quale si rimanda per le valutazioni specifiche (v. ALLEGATO N. 4).

La documentazione progettuale ha inoltre sviluppato una analisi territoriale basata sia sui sopralluoghi puntuali che sull'osservazione cartografica su base ortofotografica.

La modalità di osservazione e la base cartografica utilizzata sono commisurati al livello di Progettazione di fattibilità, nonché alla base cartografica ed all'analisi conoscitiva propria di tale livello di progettazione, come definito all'art. 27 del Codice dei Contratti.

Dall'analisi d'interferenza tra la vegetazione e la nuova infrastruttura sono stati individuati 3 diversi ambiti con relative caratteristiche di presenze arboree.

Tali ambiti omogenei sono:

- Ripariale;

mdf/mb

05_parere motivato VAS.doc



- Boschi o Macchie;
- Coltivazioni (oliveti, frutteti).

Con specifico riferimento alle Specie Monumentali, si precisa che il tracciato in progetto non interferisce con nessuna alberatura ricadente sotto tale definizione ai sensi della L. 10 del 14 gennaio 2013.

Un censimento delle specie arboree interferite, sviluppato in modalità più propriamente analitica dovrà quindi essere sviluppato nella successiva, prevista, fase di progettazione definitiva, in cui anche il tracciato stesso potrà contenere i livelli di dettaglio di corrispondente livello di definizione.

In ogni caso va sottolineato che la riduzione e compensazione di superfici boscate per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità è disciplinata dall'art. 12 della L.R. Forestale n. 6/2005, che impone specifiche misure di compensazione ambientale.

7) PAESAGGIO ED ARCHEOLOGIA

L'aspetto del paesaggio, insieme a quello idrogeologico, sono stati quelli che più di tutti hanno determinato la scelta del tracciato ultimo fra le varie alternative studiate.

L'attuale proposta, infatti, è stata orientata proprio dalla stessa Soprintendenza nell'ambito delle consultazioni preliminari di VAS, al fine di ridurre l'impatto dell'intervento sulle aree circostanti a maggior valore paesaggistico.

Come ben noto l'area vasta che ricomprende l'ambito interessato dalla Variante è collocata nella parte settentrionale del Comune di Fano caratterizzata dalla presenza del torrente Arzilla.

Alcune porzioni di territorio ricadenti nell'area di studio si trovano in ambito sottoposto a tutela ambientale o ricadono negli elenchi dei beni sottoposti a vincolo paesaggistico. Di seguito si riporta una ricognizione delle suddette aree tutelate.

L'area di studio ricade parzialmente in "Area di notevole interesse pubblico, ai sensi della L. 1497/1939". In particolare, sull'area insiste il vincolo paesaggistico istituito con D.M. 25/08/1965 denominato "Zona a nord del torrente Arzilla fino al fosso Seiore", grossomodo a nord-ovest dell'abitato di Fano, dichiarato di notevole interesse pubblico perché "la zona comprende numerosi nuclei di verde che la caratterizzano, mentre le strade che la percorrono costituiscono altrettanti punti di vista e belvedere dai quali si gode un ampio panorama di vasto raggio sul mare Adriatico dal monte Ardizio di Pesaro a tutta la sottostante città di Fano".

Sulla medesima area insiste un ulteriore vincolo, ai sensi del D.G.R.M. n. 668 del 03/02/1981, istituito dalla L. 1497/1939 denominato "Zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla". Sinteticamente il D.G.R.M. cita: "Nella tutela si intende compreso l'intero corso del torrente Arzilla nel territorio del comune di Fano. Motivazione: zona di notevolissimo interesse paesistico e naturale nel suo complesso; elementi caratterizzanti che la compongono sono il corso del torrente Arzilla, alcuni boschi e il paesaggio collinare e agricolo. Nel torrente si susseguono tratti con alveo fangoso, tratti con acqua bassa e fondo ghiaioso, nonché meandri e punti con acque più profonde dette "gorghe". Le alberature che costeggiano le rive sono costituite prevalentemente da pioppi e salici, con querce, pioppo bianco e ontano nero. Nell'ambito delle rive la vegetazione erbacea è molto rigogliosa, dall'acqua spuntano fitte cortine di cannuce, ciparecce e sparganio: nei tratti più tranquilli galleggiano abbondanti lenti d'acqua; sotto la superficie si scorgono densi ciuffi di piante acquatiche, tra le quali la Chara, la Zannichellia e varie alghe verdi filamentose. Nella zona sono compresi anche due piccoli boschi, la Selva Severini e la Selva Adanti, posti sulle colline a ridosso del torrente; sono costituiti da roverella, carpino nero, laccio, orniello, acero e pioppo bianco; molto rigoglioso è il sottobosco con diverse specie botaniche interessanti, specie nella Selva Severini ove sono stazioni di Cardamine bulbifera e di Cornus mas di particolare importanza per la loro bassa quota. Questi boschi, con le altre alberature tipiche sparse nella campagna, costituiscono elemento importante, unitamente al corso del torrente con la propria vegetazione, di notevole effetto estetico nel paesaggio delle colline che fiancheggiano le zone. Di queste è di rilevante interesse il loro specifico carattere agricolo con case coloniche isolate, coltivazioni di vite, olivo, grano e granturco in appezzamenti in genere di modeste dimensioni. Dalle colline si può inoltre godere un vasto panorama della valle sino al Mar Adriatico."

Inoltre, ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i. le aree interessate dal tracciato ricadono parzialmente all'interno della fascia di protezione dei corsi d'acqua, che riguardano aree di interesse paesaggistico (comma 1, let. c del suddetto articolo).

mdf/mb
05_parere motivato VAS.doc



Per quanto concerne i Beni Culturali, tutelati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs 42/2004 e s.m.i., nell'area di intervento si riscontra la presenza di Beni puntuali di interesse culturale dichiarato, qui di seguito riportati:

- Complesso di Villa Giulia, vincolata dal 17/02/1996;
- Villa Tombari, vincolata dal 16/07/2019;
- Chiesa del Borgo La Luca, vincolata dal 29/10/2007;
- Centro polivalente diocesano già Seminario Regionale della Diocesi di Fano, vincolato dal 06/06/2008;
- Vecchia Darsena (Portus Borghesius), vincolata dal 08/07/1969.

I suddetti beni, anche se presenti nell'area in esamina, non interferiscono direttamente con la Variante in analisi.

Vengono menzionati anche alcuni beni architettonici puntuali di interesse culturale non verificato ma attenzionati:

- Chiesa di S. Maria del Carmine;
- Casa canonica (Via Belgatto).

E' menzionata, inoltre, la presenza della strada consolare Flaminia ipotetica e normata dall'art. 41 "Zone archeologiche e strade consolari" delle NTA del PPAR e cartografate alle tavole 10 e 17 del medesimo strumento pianificatorio.

Proprio in ragione della sensibilità archeologica rilevata nell'area vasta è stata eseguita una Verifica preventiva dell'interesse archeologico (Elab. 2218_A1_R_RT_04_00 Relazioni tecniche specialistiche – Verifica preventiva dell'interesse archeologico – aggiornamento soluzione prescelta) a cui si rimanda per maggiori informazioni. È stata eseguita anche un'esplorazione diretta dell'area.

Naturalmente per le valutazioni sugli aspetti paesaggistici e archeologici si rimanda ai pareri espressi dalla Soprintendenza nel corso del procedimento in oggetto (v. Allegati n. 1 e 2).

Nel Rapporto Ambientale sono stati individuati, descritti e valutati gli impatti significativi derivanti dall'attuazione della variante e tutti gli eventuali interventi di mitigazione che verranno adottati, sia in fase di cantiere che di esercizio, qui di seguito riportati sinteticamente:

Saranno adottate opere di mitigazione proposte soprattutto in termini di opere a verde stabilite dal PFTE (Elab. 2218_F_A1_R_RT_03_00 relazioni tecniche specialistiche - opere a verde - aggiornamento soluzione prescelta), a livello progettuale si prevede di intervenire sugli elementi areali e puntuali in modo tale da ricucire il sistema paesaggistico, restaurando quel pattern territoriale identitario del luogo.

Gli interventi di mitigazione ambientale relativi alle opere a verde previsti dal PFTE hanno tenuto conto delle indagini in loco sulla vegetazione presente e potenziale privilegiando l'utilizzo di specie autoctone, inoltre, al fine di determinare il corretto posizionamento delle alberature si è fatto riferimento a quanto riportato dal Codice della strada artt. 16 e 17; il Regolamento del C.d.S artt. 26 e 27; e il Codice civile artt. 892 e 893. Le valutazioni condotte dal punto di vista paesaggistico hanno determinato le scelte di impianto e l'individuazione delle aree di intervento.

Per garantire un corretto inserimento dell'opera all'interno del paesaggio, tenendo conto di tutti gli accorgimenti che non vadano in conflitto con la progettazione strutturale delle opere, il PFTE opta per le seguenti soluzioni di inserimento paesaggistico della Variante.

- Opere a verde: per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici e percettivi nel contesto territoriale di riferimento, il PFTE identifica le aree critiche che necessitano opere di mitigazione. Elementi caratteristici da considerare:

- Campi agricoli: data la frammentazione indotta dalla costruzione della strada sui lotti agricoli, si dovrà prevedere l'impianto di specie legnose, aventi l'obiettivo di tamponare l'impatto visivo nei confronti dei possidenti, cercando di ripristinare l'assetto paesaggistico originario che promanava dalla vegetazione ante operam. Considerando le distanze di pertinenza stradale e nel rispetto delle proprietà private adiacenti si prevede una fascia di intervento larga circa 10 m;

- Colline: al fine di integrare l'opera in progetto con le caratteristiche proprie del paesaggio collinare, si prevede la realizzazione di filari di specie legnose fiancheggianti l'infrastruttura viaria, che mascherano l'opera dai punti di osservazione circostanti. Considerando le distanze di pertinenza stradale e nel rispetto delle proprietà private adiacenti si prevede una fascia di intervento larga circa 10 m;

- Torrente Arzilla: la ricostruzione del paesaggio in un ambito fluviale non può prescindere dal restauro della tipica vegetazione ripariale. Pertanto, le opere di mitigazione consistono nella messa a dimora di specie



vegetali spontanee delle associazioni dei suoli idrici.

- Interventi complementari sulle opere accessorie:

- Per la pista ciclopedonale: impianto di siepi al bordo della pista;

- Per le barriere antirumore: il rivestimento con specie rampicanti

-Aspetti architettonici per l'inserimento visivo dell'opera: il PFTE prevede l'inerbimento delle scarpate per consentire il ripristino del verde e la zona marginale in rilevato verrà allargata all'esigenza per l'inserimento di sesti d'impianto ed alberature per la mascheratura del solido stradale. Le zone in scavo, dove sono presenti muri sia in destra che in sinistra, verranno rese esteticamente gradevoli mediante l'apposizione di lastre di rivestimento, che andranno a coprire la vera e propria struttura di sostegno. Dove invece la scarpata è avvistabile da chi si trova nei pressi della strada è previsto l'inserimento di opere di sostegno realizzate mediante terre armate: tali opere d'arte si presentano con un manto verde inerbito realizzato grazie alla presenza di una matrice di tessuto che trattiene semi e fertilizzanti, evitando anche il fenomeno di dilavamento.

Per agevolare l'inserimento ambientale delle barriere il PFTE opta per l'utilizzo di barriere in acciaio corten e legno. Il loro utilizzo risulta particolarmente indicato in questa situazione.

In ultimo, quale altro possibile effetto correlato dalla Variante è la frammentazione del paesaggio agrario, in ragione di ciò la progettazione delle opere a verde prevista dal PFTE mira alla ricostituzione e alla riqualificazione del territorio, in maniera tale che il nuovo tracciato stradale sia debitamente inserito nel contesto dell'ambito della valle. Inoltre, la realizzazione di opportune mitigazioni lungo l'intero tracciato determinerà la riduzione dell'interferenza dell'infrastruttura sulla componente paesaggio in quanto la percezione visiva dello stesso sarà ridotta.

Dopo la valutazione dello stato delle risorse e degli effetti della variante il Rapporto Ambientale ha illustrato la **VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE E MOTIVAZIONE DELLE SCELTE**.

Come più volte evidenziato la proposta di variante deriva dalla valutazione di molteplici alternative progettuali. Dalle prime tre esaminate in fase di *scoping* sono scaturite ulteriori 2 soluzioni che hanno tenuto conto delle indicazioni espresse dalla Soprintendenza e Regione Marche e sulla base delle quali si è operata la scelta definitiva da adottare con l'accordo di programma, al fine di ridurre l'impatto sulle colline circostanti e sorpassare il Torrente Arzilla in un'area meno meandriforme.

Si ritiene, pertanto, che tale valutazione sia stata ampiamente trattata.

Per quanto riguarda il **PIANO DI MONITORAGGIO**, trattato al paragrafo 8) del Rapporto Ambientale, si ritiene che la proposta degli indicatori sia piuttosto aleatoria, indefinita e, per certi aspetti, poco significativa. Non sono state indicate le risorse, le competenze, la periodicità del monitoraggio e le modalità di attuazione del monitoraggio.

Tenuto conto, tuttavia, che risulta già in corso la procedura di VIA del progetto previsto con la variante urbanistica, in capo a questa stessa Amm.ne Provinciale, nell'ambito della quale è stato redatto un Piano di Monitoraggio Ambientale molto dettagliato, contenente le modalità di espletamento delle attività per ogni componente ambientale (rumore; atmosfera; ambiente idrico superficiale; suolo; vegetazione; fauna e paesaggio), al fine di evitare inutili duplicazioni e ottimizzare le procedure, è ragionevole finalizzare il monitoraggio di VAS alla sola scala di pianificazione territoriale, ovvero all'obiettivo principale perseguito con la previsione urbanistica, che è quello di ridurre la pressione del traffico nel centro urbano.

Al tal fine dovrà essere rielaborato un nuovo piano di monitoraggio di VAS, in sostituzione di quello previsto nel Rapporto Ambientale, che consenta di verificare se l'obiettivo atteso con la previsione urbanistica si realizzerà a seguito della messa in esercizio dell'opera. Il piano di monitoraggio di VAS dovrà partire dalle indagini del traffico svolte *ante operam* e concludersi con la fase *post operam*, ovvero dopo la messa in esercizio dell'infrastruttura, per verificare l'efficacia dell'intervento in termini di flussi di traffico.

Tenuto conto che lo stato attuale della mobilità è stato ricostruito sulla base della campagna di indagini sui flussi nelle principali sezioni viarie e nei principali incroci (elaborato 2218_F_S0_R_RT_02_00 Relazioni tecniche specialistiche – Studio del traffico), il piano di monitoraggio di VAS dovrà partire da tali indagini per proseguire dopo la messa in esercizio della

mdf/mb

05_parere motivato VAS.doc



infrastruttura, per la durata di almeno 1 anno, con cadenza trimestrale, per un totale di 4 misurazioni stagionali all'anno in pari fasce orarie e di maggior flusso di traffico, da ripetere dopo 3 anni dalla messa in esercizio. I rapporti del monitoraggio dovranno essere trasmessi alla scrivente autorità e dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da adottarsi nel caso in cui si verificassero specifici problemi, come previsto dal comma 2-bis dell'art. 18 del D.Lgs 152/06.

3.3 Appendice: considerazioni sulle osservazioni del pubblico

Come già evidenziato in precedenza le OSSERVAZIONI pervenute da parte di cittadini e associazioni durante il periodo di pubblicazione, tenuto conto che l'autorità competente, in base a quanto stabilito all'art. 15 del D.Lgs 152/06, è tenuta a svolgere le attività tecnico-istruttorie in collaborazione con l'autorità procedente, acquisendo e valutando tutta la documentazione presentata, nonché le osservazioni, obiezioni e suggerimenti pervenute durante il periodo di consultazione, sono state valutate e controdedotte in linea tecnica una ad una dal Comune di Fano nel documento trasmesso con con nota prot. 4897 del 16/05/20223, acquisita agli atti di questa A.P. con prot. 18202 del 16/05/2023, che si allega come parte integrante e sostanziale alla presente relazione istruttoria (ALLEGATO A).

Il suddetto documento comprende tutte le osservazioni (in totale n. 130) riguardanti l'accordo di programma e gli endoprocedimenti ad esso connessi (procedura di esproprio e VAS).

Le osservazioni sono state suddivise in 4 raggruppamenti: i gruppi nn. 1, 2 e 3 sono riferiti alle osservazioni pervenute a seguito dell'avvio del procedimento espropriativo avviato dal Comune di Fano ai sensi del DPR 327/2001, mentre il gruppo 4 è riferito, in linea generale, alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione dell'accordo di programma.

Ogni osservazione è stata riassunta nei suoi contenuti e controdedotta dall'autorità procedente: ai fini della VAS la scrivente autorità, lette e valutate tutte le osservazioni elencate nell'allegato A della presente relazione, ritiene condivisibili le deduzioni comunali in quanto sono in linea con le valutazioni espresse ai precedenti paragrafi.

4. CONCLUSIONI

Tenuto conto delle valutazioni esposte esposte al precedente paragrafo;

Ritenuto che la procedura di VAS abbia conseguito pienamente le finalità proprie di tale processo che sono quelle di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile attraverso l'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione della previsione urbanistica;

Si esprime un PARERE DI VAS POSITIVO fatte salve le seguenti condizioni:

- a) per le motivazioni esposte al precedente paragrafo, dovrà essere redatto un nuovo piano di monitoraggio di VAS, in sostituzione di quello proposto con il rapporto ambientale, che consenta di verificare se l'obiettivo atteso con la previsione urbanistica, in termini di riduzione dei flussi di traffico dal centro urbano, si realizzerà a seguito della messa in esercizio dell'opera.

Si specifica, altresì, che tale monitoraggio dovrà partire dalle indagini del traffico svolte ante operam e concludersi con la fase post operam, ovvero dopo la messa in esercizio dell'infrastruttura, per la durata di almeno 1 anno, con cadenza trimestrale, per un totale di 4 misurazioni stagionali all'anno in pari fasce orarie e di maggior flusso di traffico, da ripetere dopo 3 anni dalla messa in esercizio. I rapporti del monitoraggio dovranno essere trasmessi alla scrivente autorità e dovranno essere indicate le eventuali misure correttive da adottarsi nel caso in cui si verificassero specifici problemi, come previsto dal comma 2-bis dell'art. 18 del D.Lgs 152/06.

Si ricorda che, ai sensi dell'art 17 del D.Lgs 152/06, la decisione finale dovrà essere pubblicata sui siti web delle autorità interessate indicando la sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato e

mdf/mb
05_parere motivato VAS.doc



di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Dovranno inoltre essere rese pubbliche, attraverso la pubblicazione sui siti web della autorità interessate:

- a) *il parere motivato espresso dall'autorità competente;*
- b) *una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;*
- c) *le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18.*

A tal fine, il Comune di Fano, dovrà redigere la Dichiarazione di Sintesi fornendo, contestualmente le nuove misure di monitoraggio, in base a quanto prescritto al precedente punto a).

Il Responsabile dell'istruttoria e il Responsabile del Procedimento, dichiarano, ciascuno per se stesso, di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né di conflitto di interesse anche parziale, ai sensi dell'art. 6-bis della Legge n. 241/1990, nei confronti dei destinatari del presente atto.

Il Responsabile della istruttoria
P.O. 6.3
Arch. Marzia Di Fazio
Originale firmato digitalmente

Il Responsabile del Procedimento
Dirigente del Servizio 6
Arch. Maurizio Bartoli
Originale firmato digitalmente



COMUNE DI FANO

(Provincia di Pesaro e Urbino)
SETTORE IV - URBANISTICA
U.O. Pianificazione Urbanistica/Territoriale

ALLEGATO n. 1

CONFERENZA DI SERVIZI

PER L'ACQUISIZIONE PARERI TECNICI e PARERI SCA PRELIMINARI
ALL'ADOZIONE DI VARIANTE AL PRG
AI SENSI DELL'ART. 26 bis DELLA L.R. 34/1992 AL PRG
(videoconferenza)

VERBALE

seduta del 31/08/2022

OGGETTO: *Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri - Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14 e successivi della L.241/90*

L'anno duemilaventidue, il giorno 31 (trentuno) del mese di Agosto, alle ore 10,30 circa, in videoconferenza, si è riunita la Conferenza di Servizi Simultanea convocata con nota del 20/07/2022 – prot. n. 68241.

Premesso che:

- che in data 18/07/2022 - prot. n. 0067346 , è stato dato avvio alla fase di consultazione preliminare del procedimento di VAS, denominata *scoping*, riguardante la redazione della Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri;
- gli SCA sono stati individuati in collaborazione con l'autorità competente (la Provincia di Pesaro e Urbino) e sono invitati ad esprimere il proprio contributo per definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel rapporto ambientale;
- con nota del 20/07/2022 – prot. n. 68241, è stata indetta una **Conferenza di servizi** ai sensi dell'art. 14, c.2, legge n. 241/1990 e ss.mm.ii., da effettuarsi in forma SIMULTANEA ed in modalità SINCRONA, secondo quanto previsto all'art. 14-Bis della L. n. 241/90, per il giorno **31/08/2022**.

TUTTO CIO' PREMESSO

il RESPONSABILE DEL SETTORE LAVORI PUBBLICI

nella qualità di rappresentante dell'Amministrazione procedente e in quanto tale svolgente le funzioni di Presidente della Conferenza di Servizi,

DICHIARA

- che l'oggetto della conferenza è:

“Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri - Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14 e successivi della L.241/90”;

- che gli Enti o soggetti convocati alla Conferenza sono quelli sotto indicati:

ENTE/SERVIZIO/DITTA	DELEGATO	CONTRIBUTO
PROVINCIA DI PESARO E URBINO Servizio Pianificazione Territoriale - Urbanistica - Edilizia - Gestione Riserva Naturale Statale "Gola del Furlo" - in relazione alle procedure di VAS	AUTORITA' COMPETENTE Arch. Maurizio Bartoli Arch. Marzia Di Fazio	
DIREZIONE GENERALE ARCHEO- LOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Pro- vincie di Ancona e Pesaro e Urbi- no – parere ex art. 25 D.Lgs 50/2016	Assente	Contributo pervenuto acquisito il 30/08/2022 – prot. 81164
DIREZIONE GENERALE ARCHEO- LOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Pro- vincie di Ancona e Pesaro e Urbi- no	Assente	Contributo pervenuto acquisito il 31/08/2022 – prot. 81907
Regione Marche - Direzione Protezione Civile e Sicurezza del Territorio	Assente	Contributo pervenuto acquisito il 29/08/2022 – prot. 81004
Regione Marche - Direzione Protezione Civile e Sicurezza del Territorio - Settore Genio Civile Marche Nord	Arch. Lucia Taffetani - delegato unico per la Regione Geom. Tiziana Diambra	Contributo pervenuto acquisito il 01/09/2022 – prot. 82618
Regione Marche – Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile - Direzione Ambiente e Risorse Idriche	Assente	Contributo pervenuto acquisito il 02/08/2022 – prot. 72285
Provincia di Pesaro e Urbino - Servizio 3 - P.O 3.6 Centro ricerche botanico-vegetazionali – Rete natura 2000 - Aree protette	Dott. Sandro Di Massimo	
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ex Autorità di Bacino Regionale)	Assente	
ENEL - Divisione Infrastrutture e Reti Macro Ara territoriale Nord Est Zona Pesaro	Assente	
ASUR Marche – Area Vasta 1 (Pesaro – Fano – Urbino)	Assente	Contributo pervenuto acquisito il 02/09/2022 – prot. 82826
ASET Servizi S.p.a.	Ing. Enrico Renzoni Esposto	Contributo pervenuto acquisito il 01/09/2022 – prot. 82196
AES FANO DISTRIBUZIONE GAS SRL	Ing. Marco Lucertini	

RFI – Ancona – DIREZIONE	Ing. Federica Silvestri	Contributo pervenuto acquisito il 02/08/2022 – prot. 71940
ANAS S.p.A.	Assente	Contributo pervenuto
Comune di Fano - Ambiente	Dott.ssa Maria Teresa Colacresi	
Comune di Fano - LL.PP.	Ing. Federico Fabbri Ing. Roberto Briscoli	
Comune di Fano - Urbanistica	Arch. Adriano Giangolini Ing. Marco Ferri Arch. Ombretta Pietrelli	
Regione Marche – Fondi FSC	Ing. Ernesto Ciani – auditore	
ABACUS progettisti		

- che partecipa, in qualità di Dirigente del Settore IV – Urbanistica e di R.U.P., l'Arch. Adriano Giangolini;
- che partecipa, in qualità di segretario della Conferenza e con funzioni verbalizzanti, il Funzionario tecnico dell'U.O.C. Pianificazione Urbanistica/Territoriale, Arch. Ombretta Pietrelli.

L'Arch. **Maurizio Bartoli** (Provincia di Pesaro-Urbino, Autorità Competente) dà inizio alla conferenza demandando all'Arch. **Adriano Giangolini** (Comune di Fano – Settore Urbanistica) di elencare gli Enti e Servizi presenti alla riunione, che si svolge in modalità telematica.

L'Arch. **Marzia Di Fazio** (Provincia di Pesaro-Urbino), visto che alcuni SCA non sono presenti e non hanno inviato il loro contributo, precisa che trattasi di Conferenza di scoping, ovvero indetta per raccogliere i contributi preliminari per la stesura del Rapporto Ambientale; pertanto si prende atto degli enti che non sono presenti oggi, ma nella fase successiva di adozione della variante e di pubblicazione (anche del Rapporto Ambientale), che avverrà mediante una procedura di accordo di programma, tutti gli SCA oggi invitati avranno la possibilità di esprimersi nuovamente sul Rapporto Ambientale.

Prima di iniziare con la lettura dei contributi pervenuti, viene data la parola all'Assessore **Cristian Fanesi**, che a nome dell'Amministrazione Comunale sottolinea quanto segue:

"...questa è un'opera molto importante per l'Amministrazione Comunale di Fano e come tutte le opere attira ovviamente pareri favorevoli o contrari. E' un'opera molto importante dal punto di vista viabilistico; un'opera che il Comune di Fano ha sempre previsto nei Piani Regolatori che si sono susseguiti nel tempo dal 1967. Nelle forme più o meno attuali sono state proposte nel 1983, nel 1998, nel 2003 (proposta di PRG poi ritirata), nel 2009 nel Piano Regolatore vigente. Dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico via Roma (ex via Flaminia) e la Statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade. La configurazione che via via è stata presentata nei PRG e che attualmente è stata ripresentata dall'Amministrazione Comunale, è l'unica possibile perché potrà permettere in futuro anche la possibilità di collegare questa strada alle opere compensative realizzate da Società Autostrade e che andranno a collegare meglio la Statale 16 con la periferia esterna alla città di Fano. Tenevo soprattutto a sottolineare questi aspetti importanti; opera discussa, per cui la responsabilità di portare quest'opera importante è grossa, come anche la responsabilità di tutti voi ovviamente di dare dei contributi che andranno a migliorare eventualmente quest'opera..."

Vengono di seguito richiamati i seguenti contributi pervenuti (di cui alcuni esplicitati in sede di conferenza e poi inoltrati nei giorni successivi), che saranno tutti allegati al presente verbale:

- **DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ancona e Pesaro e Urbino** (acquisito il 30/08/2022 – prot. 81907);

- **DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ancona e Pesaro e Urbino** – Parere si sensi ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016 (acquisito il 31/08/2022 – prot. 81164);

- **REGIONE MARCHE – Direzione Protezione Civile e Sicurezza del Territorio** (acquisito il 29/08/2022 – prot. 81004);

- **REGIONE MARCHE – Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile - Direzione Ambiente e Risorse Idriche** (acquisito il 02/08/2022 – prot. 72285);

- **REGIONE MARCHE – Direzione Protezione Civile e Sicurezza del Territorio - Settore Genio Civile Marche Nord** (acquisito il 01/09/2022 – prot. 82618);

- **RFI – Ancona – DIREZIONE** (acquisito il 02/08/2022 – prot. 71940);

- **ANAS S.p.A.** (acquisito il 30/08/2022 – prot. 81184);

- **ASET S.p.A.** (acquisito il 01/09/2022 – prot. 82196).

Viene poi espresso il contributo da parte del **Dott. Di Massimo (Provincia di Pesaro-Urbino)** in relazione alla **Valutazione d'Incidenza** in merito alla parte terminale del tracciato viario che interessa la Rete Natura 2000, è la parte finale della ZPS "Colle San Bartolo e colli pesaresi"; si rileva che non ci sono interferenze particolari nè impatti significativi ed è priva di habitat di interesse comunitario. Viene specificato che nella fase successiva dovrà essere allegato il "format proponente" come stabilito dalla DGR n. 1661/2020.

Il **Dott. Marco Lucertini (AES FANO DISTRIBUZIONE GAS SRL)** sottolinea che in fase esecutiva del progetto dovrà essere fatta attenzione alle intersezioni con le condotte esistenti della rete gas (via Trave, la Chiesa del Carmine, via Aldo Moro ecc.).

L'**Ing. Ernesto Ciani**, viste le tempistiche legate ai finanziamenti, suggerisce di fare una verifica preventiva con Soprintendenza e Regione in modo da arrivare ad un tracciato condiviso.

Di seguito l'**Arch. Marzia Di Fazio (Provincia di Pesaro-Urbino)** suggerisce, per la stesura del successivo Rapporto Ambientale, di inserire tra i piani che sono stati contemplati nel quadro di riferimento programmatico, anche la R.E.M. (Rete Ecologica Marchigiana) approvata con L.R. n. 2/2013 e relative Linee Guida approvate con DGR n.1288/2018. Evidenzia infine di valutare un allontanamento del tracciato che in via Frusaglia passa a ridosso di una recinzione di un'abitazione esistente, ricollocando il tracciato nella posizione individuata dal PRG vigente.

Infine l'**Arch. Adriano Giangolini (Comune di Fano – Settore Urbanistica)** in qualità di RUP, tiene a precisare quanto segue: ci sono problemi con i tempi e cioè i fondi regionali hanno una scadenza; se entro il 31/12/2022 non verranno appaltati i lavori, i fondi verranno persi, fatta salva la concessione di una proroga da parte del CIPE.

Pertanto, preso atto che viene consigliato di valutare soluzioni alternative del tracciato, con i progettisti dello studio ABACUS si valuteranno tutte le indicazioni contenute nei vari contributi e poi si andrà in adozione con le procedure dell'accordo di programma, ovviamente previa verifica con gli enti che hanno dato i loro contributi ed indicazioni di progetto.

La riunione termina alle ore 12,30 circa.

- Si allegano in un unico file i contributi pervenuti e sopra elencati.

- Si allega anche il contributo inoltrato da parte di **ASUR Marche – Area Vasta 1 (Pesaro – Fano – Urbino)**, non presente alla conferenza, acquisito al prot. 82826 del 02/09/2022.

Il presente verbale, completo di allegati, verrà inviato ai Progettisti e a tutti gli altri soggetti regolarmente convocati.

Il Segretario verbalizzante della Conferenza
Arch. Ombretta Pietrelli

**Il RUP e
Dirigente del Settore Urbanistica**
Arch. Adriano Giangolini

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21, 2°c. del D.Lgs n. 82/2005,
in sostituzione del documento cartaceo e della firma autografa.

Il Dirigente del Settore LL.PP.
Ing. Federico Fabbri

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21, 2°c. del D.Lgs n. 82/2005,
in sostituzione del documento cartaceo e della firma autografa.



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

Lettera inviata solo tramite Posta elettronica
ai sensi dell'art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005
e dell'art. 14, c. 1-bis della L. n. 98/2013

A

Comune di Fano

Servizio Urbanistica

PEC: comune.fano@emarche.it

e.p.c.

Provincia di Pesaro e Urbino

Settore Pianificazione Territoriale - Urbanistica

PEC: provincia.pesarourbino@legalmail.it

**Commissione Regionale per il
Patrimonio Culturale**

Segretariato Regionale del MIC per le Marche

PEO: sr-mar.corepacu@cultura.gov.it

Oggetto: **FANO (PU) – Avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. n. 152/2006, riguardante la variante al PRG per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada inter-quartieri. Convocazione Conferenza di Servizi per il giorno 31 agosto 2022.**

Trasmissione contributo

Responsabile del procedimento ex lege 241/90 artt. 5 e 6: **Arch. Biagio de Martinis**

Referente per l'Area IV – Patrimonio architettonico e dell'Area VI – Paesaggio: **Arch. Biagio de Martinis**

Responsabile per la Tutela Archeologica: **Dott.ssa Maria Raffaella Ciuccarelli**

Referente per la VAS: **Dott. Paolo Mazzoli**

Con riferimento alla nota del 20/07/2022 di pari oggetto trasmessa da Codesta Amministrazione, acquisita al protocollo d'Ufficio in data 22/07/2022 al n. 0008176, questa Soprintendenza, per quanto di propria stretta competenza, fa presente quanto segue.

Visto il D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., recante il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio";

Visto il D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169;

Esaminata la documentazione pervenuta;

Preso atto che la variante si sostanzia in: "Viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e la SS. 16 – completamento strada inter-quartieri" (variazione dell'andamento dell'arteria di collegamento e di alcune scelte progettuali);

Tenuto conto dell'incontro, tenutosi in data 26/08/2022 tra i rappresentanti di questo Ufficio e dell'Amministrazione Comunale, in cui si è provveduto a presentare la documentazione progettuale ora in esame;

Considerata la nota di riscontro alla richiesta di parere in merito alla Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016 rilasciato con ns. prot. n. 9466 del 29/08/2022,), che per brevità di riferimento si allega in copia;

Considerato che l'obiettivo, già previsto nel PRG, è la creazione di un collegamento esterno alla zona urbanizzata tramite una strada inter-quartieri, alleggerendo la pressione del traffico veicolare nel tratto di litorale interessato, fermo restando il rispetto della tutela delle valenze paesaggistiche e storico-culturali, di cui al D.Lgs. n. 42/2004, presenti nel contesto;

Considerato che la proposta di variante dovrà necessariamente perseguire l'obiettivo della sostenibilità paesaggistico-ambientale e storico-culturale, evitando interventi che possono alterare in maniera significativa la risorsa Paesaggio e il Patrimonio culturale caratterizzanti e qualificanti il contesto;

Preso atto che in questa fase della VAS sono state individuate tre alternative con una soluzione progettuale favorita, sulla base di valutazioni quali-quantitative di raffronto;



Copia analogica di documento informatico sottoscritta e firmata autografa predisposta secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Fano. Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:11:48

PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623

PEC: mbac-sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it

Visti gli atti di Ufficio e i due pareri distinti sul P.R.G. di cui alla D.C. n. 337 del 19/12/2006, precedentemente espressi da parte dell'ex Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche e dell'ex Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio delle Marche (prot. n.6905 del 13/06/2007 e prot. n. 6921 del 14/07/2007);

Tenuto conto dei vari tipi e gradi di tutela sotto il profilo storico-architettonico, paesaggistico ed archeologico presenti nel contesto, in particolare:

D.LGS. n. 42/2004 (Parte II – Beni culturali)

Chiesa di S. Maria del Carmine;

D.LGS. n. 42/2004 (Parte III – Beni paesaggistici)

art. 142, c.1 lett. a) territori costieri;

art. 142, c.1 lett. c) corsi d'acqua;

art. 142, c.1 lett. m) zone di interesse archeologico;

art. 136 c.1 lett. a) Bellezze naturali (D.M. 25.08.1965 – Zona a nord del torrente fino al fosso Seiore), che nel suo enunciato recita: *"... la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, costituita da numerosi nuclei di verde con molteplici strade che la percorrono contenenti altrettanti punti di vista e di belvedere dai quali si gode lo spettacolo di quelle bellezze nonché un ampio panorama di vasto raggio sul mare Adriatico..."*

art. 136 c.1 lett. a) Bellezze naturali (D.G.R.M. n. 668 del 03.02.1981– Zone ricadenti lungo il corso del fiume Metauro e del Torrente Arzilla);

AMBITI DI TUTELA PPAR

Area di eccezionale valore – morfologico (porzione dell'area)

Area di eccezionale valore - botanico-vegetazionale (litorale);

Aree ad alta percezione visiva;

Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico;

AMBITI DI TUTELA PRG

Zone agricole con presenza di valori paesaggistici;

Zone agricole di ristrutturazione ambientale;

Tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, stante la rilevanza delle opere previste (scavi, rinterri, manufatti fuori terra) in rapporto alle possibili interferenze con i valori del contesto paesaggistico-panoramico, fin questa fase di consultazione preliminare ritiene opportuno fornire le seguenti osservazioni:

Allo stato dell'arte e sulla base della documentazione progettuale acquisita si evidenzia che il tracciato previsto, con opere rilevanti dal punto di vista paesaggistico seppur mitigate con opere a verde, manifesti diversi punti di criticità associati principalmente alla collocazione del percorso individuato su pendii collinari. Inoltre, il tracciato tutto in superficie comporta un incremento delle trasformazioni morfologiche e percettive del paesaggio interessato, attualmente caratterizzato esclusivamente dall'uso agricolo del territorio, in forte contrasto con l'obiettivo di uno dei vincoli di tutela paesaggistica, che insiste sull'area in oggetto, ex art. 136 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii. giunto il D.G.R.M. n. 668 del 03.02.1981: "(...) ha predisposto ... la tutela paesistica delle zone correnti lungo il letto del fiume Metauro e del torrente Arzilla, al fine di conservare le attuali caratteristiche naturali, presupposto necessario per la creazione di un parco fluviale che potrà assicurare il rispetto e la conservazione delle singolarità floristiche e geomorfologiche del territorio (...)";

Al fine di limitare quanto più possibile gli impatti con il paesaggio tutelato, si invita alla valutazione di tracciati alternativi che contemplino prioritariamente l'occupazione di zone prevalentemente pianeggianti, non a destinazione agricola, massimizzando anche la presenza di tracciati in galleria. Al riguardo:

- Nel merito dello Stralcio 1 (compreso tra la rotatoria su Viale A. Moro e la rotatoria di fronte al sagrato della Chiesa del Carmine) si rileva che, in particolare, la prima parte del tracciato relativo all'alternativa 2 attraversa zone pianeggianti agricole e di verde attrezzato escluse dall'ambito di tutela paesaggistica oltre che già parzialmente urbanizzate e pertanto meno gravose relativamente alla salvaguardia del paesaggio tutelato;

- Per il tracciato relativo alla Stralcio 2 (tracciato compreso tra la rotatoria su Viale A. Moro e la rotatoria di fronte al sagrato della Chiesa del Carmine) si preferiscano soluzioni con tratti più lineari e in galleria (anche artificiali) al fine di salvaguardare maggiormente il contesto paesaggistico-panoramico caratterizzato da pendii collinari fronteggianti il mare.

Ai fini degli approfondimenti da condurre nel Rapporto Ambientale dovranno essere presi in esame anche i seguenti indicatori di contesto: Integrità/frammentazione dei segni del paesaggio agricolo collinare; qualità/intrusione visiva dalla costa e dai percorsi di crinale.



Si limitino, ad ogni modo, quanto più possibile gli inserimenti del nuovo tracciato nell'ambito delle forme di tutela presenti e sopra richiamate.

Lo scrivente Ufficio rappresenta che questa Soprintendenza si riserva di esprimere ogni ulteriore valutazione e parere che maturerà nelle successive fasi del procedimento rispetto ai necessari avanzamenti progettuali, che tra l'altro necessiteranno della produzione di foto inserimenti paesaggistici di raffronto dei tracciati alternativi, già studiati e da studiare, con viste panoramiche e viste di dettaglio delle opere maggiormente impattanti (muri di contenimento, ponti, rilevati, ecc.).

Si invita l'Amministrazione Comunale ad allegare il presente parere al verbale della Conferenza di Servizi odierna, finalizzata allo svolgimento della fase di consultazione preliminare.

Il Soprintendente
Arch. Cecilia Carlorosi

BDM/PM/na

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa



Copia analogica di documento informatico sottoscritto con firma autografa predisposto secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Fano. Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:11:48

PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623
PEC: mbac-sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it
PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

Lettera inviata solo tramite Posta elettronica
ai sensi dell'art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005
e dell'art. 14, c. 1-bis della L. n. 98/2013

Ancona

Al Comune di Fano
Settore IV - Urbanistica
comune.fano@emarche.it

Risposta al foglio del 26/07/2022 n. 70441
Prot. Sabap del 28/07/2022 n. 8380

Oggetto: Fano (PU). Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 - Completamento strada interquartieri.
D.Lgs. 42/2004 ss.mm.ii. - parere ex art. 28, comma 4.
D. Lgs.50/2016 – procedimento di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ex art. 25. Riscontro.
Richiedente: Comune di Fano
Responsabile del procedimento ex lege 241/90 artt. 5 e 6: Dr.ssa Maria Raffaella Ciuccarelli

Con riferimento alla vostra nota prot. n. 70441 del 26/07/2022 acquisita agli Atti d'Ufficio di questa Soprintendenza con prot. n. 8380 del 28/07/2022 con la quale è stato trasmesso il Progetto di fattibilità tecnica economica relativo all'intervento in oggetto con allegata la documentazione inerente la Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 D. Lgs. 50/2016, si rappresenta che l'espressione del parere di competenza di questo Ufficio in seno alla procedura in oggetto è strettamente concatenato al procedimento di sottoposizione a VAS della variante al PRG in corso di svolgimento (vs nota prot. n. 68241 del 20/07/2022, ns. prot. n. 8176 del 22/07/2022) all'interno della quale il tracciato sottoposto a Verifica preventiva di cui all'oggetto è quello ritenuto preferibile fra tre possibili alternative, due delle quali non sottoposte a Verifica e viene altresì richiesto il parere istruttorio dello scrivente Ufficio in qualità di SCA.

Pertanto, nell'ottica della massima efficacia, efficienza ed economicità dell'azione amministrativa, lo scrivente Ufficio si esprimerà in merito a tale tracciato soltanto a chiusura del procedimento di VAS se il tracciato di cui è espressione il progetto di fattibilità qui sottoposto a valutazione sarà effettivamente quello prescelto. Qualora dal procedimento di VAS emergessero, per contro, necessità di modifiche, parziali o sostanziali, al progetto in parola, sarà condizione necessaria per l'espressione del parere di competenza in merito all'art. 25 D. Lgs. 50/2016, parallelo all'aggiornamento del Progetto di fattibilità, la redazione di un'integrazione, puntuale o ampia, del Documento di valutazione archeologica, che evidenzi le diverse o nuove interferenze fra l'opera in progetto e le emergenze archeologiche individuate e cartografate. Si resta quindi in attesa di conoscere l'esito del procedimento di cui alla vs. nota prot. n. 68241 del 22/07/2022.

Cordiali saluti.

Il
Soprintendente
Arch. Cecilia Carlorosi

MRC_26/08/2022

MRC

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa



Copia analogica di documento informatico sottoscritto con firma autografa predisposta secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Fano.
Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:13:58

PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623
PEC: sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it
PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it

Riferimento: nota comune FANO Prot. 00668241 del 20/07/2022 – C d488- PG – 0081 – 00600005 – P

ALLA **PROVINCIA DI PESARO E URBINO**
SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - URBANISTICA –
EDILIZIA SCOLASTICA - GESTIONE RISERVA NATURALE
STATALE “GOLA DEL FURLO”
[@pec](mailto:pec@provincia.pesaro-urbino.it)

AL **COMUNE DI FANO**
SERVIZIO/SETTORE URBANISTICA
[@pec](mailto:pec@comune.fano.mc.it)

E, P.C., **REGIONE MARCHE**
- **DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO**
E PROTEZIONE CIVILE
- **DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE**
- **SETTORE GENIO CIVILE MARCHE NORD**
[@paleo](mailto:paleo@regione.marche.it)

OGGETTO: Consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), D.Lgs n.152/2006 – Comune di Fano; Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri - convocazione Conferenza di Servizi - **RISCONTRO**

Con la nota sopra emarginata è stato comunicato l'avvio delle consultazioni pubbliche per il procedimento di VAS (SCOPING) del programma in oggetto.

Nella nota sono indicati i link informatici ove poter consultare la documentazione predisposta per l'espletamento della procedura.

Al fine della consultazione preliminare con gli SCA si è inoltre convocata, per il giorno mercoledì 31 agosto, apposita conferenza di servizi.

Il progetto da assoggettare a scoping prevede la realizzazione di un collegamento stradale tra viale Aldo Moro e SS16 e prevede il completamento stradale interquartieri attraverso una variante del PRG vigente che già prevedeva tale percorso stradale con area di sedime leggermente diversa.

Tanto premesso, in qualità di struttura tecnica regionale competente per la materia per la **difesa del suolo** e in virtù dell'inclusione tra gli SCA eseguita nel capitolo 9 del Rapporto Preliminare di scoping, a riscontro e a titolo di **contributo** si rappresenta quanto segue.

Il contributo è, in generale, relativo ai temi/aspetti ambientali “suolo e rischi naturali connessi” e “acqua”, e, in particolare, al tema del “rischio idraulico-geomorfologico” con riferimento al rischio di alluvioni “tipo” fluviale e al rischio di dissesti di versante e riguarda atti e disposizioni di rilievo regionale, o derivanti da funzioni amministrative esercitate dalla Regione che hanno valenza integrativa e sono compatibili con i contenuti della specifica pianificazione di competenza delle Autorità di bacino distrettuali di cui all'articolo 63 del D. L.gs. n. 152/2006.

Il richiamo alla pianificazione di competenza statale preliminarmente proposto assume rilievo particolare in virtù dell'avvenuta individuazione dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale tra i Soggetti Competenti in materia Ambientale la quale pertanto potrà esplicitare le proprie competenze a riguardo.



A livello regionale si richiama la procedura prevista dall'articolo 15, comma 2, della L.R. 13/99 "Disciplina regionale della difesa del suolo" che stabilisce l'obbligo di verifica, in sede di approvazione degli strumenti urbanistici comunali (ovvero di interventi che ne determinino una loro variazione), della compatibilità degli stessi strumenti con i contenuti dei piani di bacino della legge quadro; la relativa funzione amministrativa, precedentemente esercitata dalla Provincia, è stata trasferita alla Regione (che nell'attuale organizzazione la esercita per il tramite dei denominati Settori Genio Civile Marche Nord e Marche Sud), ai sensi dell'art. 2, commi 1 e 2, della l.r. 3 aprile 2015, n. 13. Anche in questo caso la struttura competente - Settore Genio Civile Marche Nord – risulta essere tra gli SCA individuati e potrà esprimere le proprie valutazioni all'interno della procedura.

Inquadrate la specifica pianificazione di settore e le disposizioni regionali previste per la verifica con essa della coerenza delle previsioni della variante urbanistica oggetto di procedura di VAS:

- quanto al tema delle **alluvioni fluviali**, ad integrazione, e con previsioni compatibili con i contenuti dei Piani di Bacino Distrettuali, si richiama L.R. n. 22 del 2011, con la quale sono state previste la Verifica della Compatibilità Idraulica (V.C.I.) degli strumenti di pianificazione territoriale e la Verifica per l'Invarianza Idraulica (V.I.I.) delle trasformazioni territoriali; i criteri tecnici per l'esecuzione di tali verifiche sono stati approvati con delibera di Giunta regionale n. 53 del 27 gennaio 2014 modificata con delibera di Giunta regionale n. 671 del 20 giugno 2017.
 - La V.C.I., riguardante il processo urbanistico, risulta necessaria in caso di approvazione di strumenti urbanistici (ovvero di interventi che ne determinino una loro variazione) dai quali derivi una trasformazione territoriale in grado di modificare il regime idraulico; il rilascio dell'eventuale parere, qualora necessario, risulta essere competenza in capo alla struttura regionale del Settore Genio Civile competente per territorio.
 - La V.I.I., riguardante invece il processo edilizio, risulta necessaria in caso di rilascio di titolo abilitativo ad attività di trasformazione comportanti variazione di permeabilità superficiale e l'accertamento del rispetto delle previsioni della citata DGR n. 53/2014 e s.m.i. compete all'ente preposto in via ordinaria al rilascio del titolo abilitativo alle opere; tuttavia nei casi di approvazione di piani o programmi dai quali conseguano trasformazioni di apprezzabile consistenza risulta necessaria una valutazione preventiva delle strategie da porre in atto nella successiva fase realizzativa.
- Quanto al tema dei **dissesti di versante** appare sufficiente il richiamo alle previsioni dell'articolo 89 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" ai fini della verifica della compatibilità delle previsioni degli strumenti urbanistici (generali e particolareggiati) e loro varianti con le condizioni geomorfologiche del territorio – anche in questo caso la competenza amministrativa risulta essere in capo alla struttura regionale del Settore Genio Civile competente per territorio.

In sede di espletamento dei processi e procedimenti evidenziati potranno pertanto essere definite con maggiore dettaglio le misure di mitigazione atte a consentire, sia la compatibilità delle opere in progetto con le condizioni di pericolosità, dichiarate e accertate, dei luoghi e sia la minimizzazione degli impatti ambientali, oltre che le misure di compensazione ambientale necessarie a fronteggiare il "consumo" delle medesime risorse.

Cordialmente.

IL DIRIGENTE
ing. Stefano Stefoni

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445, del D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate; sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.

PL/LN – patrizio.lazzaro@regione.marche.it – luca.nasini@regione.marche.it

Classifica interna: 400.130.20/2021/SMD/252 VAS – Provincia PU – Interquartieri Fano

Copia analogica di documento informatico sottoscritto con firma autografa, predisposta secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D. Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è stata predisposta, è stato sottoscritto digitalmente ai sensi del D. Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:07:10

tel. 071 806.4006-4177- fax 071/8062419

pec: regione.marche.protciv@emarche.it

mail: direzione.protezionecivile@regione.marche.it



A Comune di Fano
Servizio Urbanistica
PEC: comune.fano@emarche.it

OGGETTO: Comune di Fano. NTA del Piano GIZC, approvato con DACR n. 140 del 06/12/2019 e pubblicato sul BUR n. 100 del 12/12/2019. *“Avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri e convocazione Conferenza di Servizi, di cui all’art. 14 e successivi della L.241/90”*. Contributo.

Gentili Signori,

con nota prot. n. 68241 del 20/07/2022, assunta al protocollo regionale con n. 943906 del 21/07/2022, il Comune di Fano ha avviato la fase di consultazione preliminare e convocato la Conferenza dei servizi di cui all’art. 14 e successivi della L.241/90 relativamente al procedimento in oggetto.

Dalla documentazione prodotta, risulta che la porzione di intervento che presenta possibili interferenze con la “fascia di rispetto” di cui al Piano GIZC, sia localizzata nel transetto 125 dell’UFCS 3 ed è:

- esterna al demanio marittimo;
- esterna ai perimetri di inondazione marina Tr20, Tr100 e Tr>100 di cui alla Direttiva Alluvioni 2007/60/CE recepita con D.Lgs. 49/2010;
- esterna alla “zona dei 30 metri” dal demanio (art.55 del Codice della Navigazione);
- parzialmente interna alla “zona dei 100 metri” di cui alle NTA del PGIZC.

Si evidenzia che con l’entrata in vigore del Piano GIZC, questo ufficio è competente a rilasciare pareri esclusivamente nei seguenti casi:

- parere ai sensi dell’art.9, c.3 delle NTA *“Fatto salvo quanto previsto dall’art. 49 del CdN, le opere di difficile sgombero possono essere realizzate soltanto dagli enti pubblici o da soggetti privati per finalità di pubblico interesse, nel rispetto delle previsioni degli strumenti urbanistici comunali, dei relativi titoli abilitativi e di quanto disposto dal successivo Titolo III delle presenti NTA, previo parere della Regione da rilasciarsi entro sessanta giorni dalla richiesta”*;
- parere obbligatorio e vincolante ai sensi del comma 4 dell’articolo 22 delle NTA del Piano GIZC (Tabella 2 - Zona dei 30 metri/fuori dai perimetri Tr 20 e Tr 100).

Inoltre, nell’ambito della procedura di verifica di conformità, di cui all’articolo 13, comma 7 delle NTA del Piano GIZC (approvazione dei piani particolareggiati di spiaggia), lo scrivente ufficio può essere chiamato ad effettuare l’esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti, qualora la struttura organizzativa regionale competente in materia di demanio marittimo lo ritenga opportuno.

L’intervento in oggetto non rientra in alcuno dei casi sopra menzionati per cui la struttura regionale non può rilasciare alcun parere in merito.

Spetta alle amministrazioni preposte alla disciplina dell’attività edilizia, l’emissione del permesso di competenza (art. 26, commi 4 e 5 delle NTA PGIZC).

Cordiali saluti.



Il Dirigente della Direzione
David Piccinini

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Per informazioni contattare:

Mauro Sinigaglia

mauro.sinigaglia@regione.marche.it

071.8067412

MS

410.10.10/2014/ITE/78

2022-08-01_Completamento strada interquartieri - CONTRIBUTO.doc



Rif. P.G. n. 0944549 del 21/07/2022

Cod. Fasc. 420.60.70/2022/GCMN/3080

Parere scoping VAS n. 234/2022

Spett.li

Provincia di Pesaro e Urbino

Servizio 6-Pianificazione
Territoriale-Urbanistica-
Edilizia-Istruzione Scolastica
Gestione riserva naturale statale
"Gola del Furlo"

c.a. Arch. Marzia Di Fazio

provincia.pesarourbino@legalmail.it

Comune di Fano

Servizio/Settore Urbanistica
Indirizzo Via San Francesco, 6
c.a. ing. Federico Fabbri

comune.fano@emarche.it

OGGETTO: Avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG vigente per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri nel Comune di Fano
Conferenza di Servizi di cui all'art. 14 e successivi della L.241/90, del 31 agosto 2022 alle ore 10:30.

Contributo di competenza

In riferimento alla nota prot. 68241 del 20/07/2022, acquisita al protocollo regionale con n. 944549 del 21/07/2022, con la quale è stato dato l'avvio alla fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di VAS, con contestuale convocazione della Conferenza di Servizi richiamata in oggetto, di cui all'art. 14 e successivi della L. 241/90, riguardante la Variante al PRG vigente per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri nel Comune di Fano.

Premesse

- in base agli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di Valutazione Ambientale Strategica, questo Settore regionale è stato individuato da parte dell'Autorità Competente, in collaborazione con l'Autorità Procedente, tra i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA), da coinvolgere in fase di scoping di VAS, allo scopo di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- gli aspetti ambientali riconducibili alla competenza dello scrivente Settore regionale sono: suolo, sottosuolo, acqua-reticolo idrografico superficiale, ambiente ripariale, Demanio Pubblico-Ramo Idrico e componente forestale;
- più precisamente ai fini dell'inquadramento delle procedure previste dalle disposizioni normative vigenti per la tipologia di opere di cui al PFTE, riconducibili alle competenze di questa struttura regionale ai vari livelli di progettazione si individuano:
 - parere di compatibilità delle previsioni urbanistiche della variante al PRG vigente con le condizioni geomorfologiche del territorio, ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/2001, integrato con le valutazioni e gli accertamenti previsti dal documento tecnico approvato con D.G.R. 53/2014, in applicazione dell'art.10 della L.R. 22/2011;
 - parere vincolante dell'Autorità Idraulica competente di cui all'art. 7 comma 6 lett. b) e art. 9, comma 1 lett. i), delle Norme di attuazione del PAI dei bacini marchigiani, per i tratti interferenti con ambiti a pericolosità idraulica censiti nel Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico;

Copia analogica di documento informatico sottoscritto con firma autografa o digitale secondo le disposizioni di cui all'art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Fano.

Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:03:23

Tel. 071/8067011 - FAX 0721/31623

PEC: regione.marche.geniocivile.an@emarche.it

- R.D. 523/1904 “*Testo unico sulle opere idrauliche*” - Autorizzazione idraulica per interferenze delle lavorazioni/opere con corsi d’acqua demaniali o da eseguirsi nell’ambito delle fasce di servitù idraulica (art. 96 lett. f del R.D. 523/1904);
- L.R. 5/2006 in materia di concessioni idrauliche per l’attraversamento/fiancheggiamento, anche aereo, dei corsi d’acqua demaniali;
- L.R. 6/2005 “*Legge forestale regionale*” - Vincolo idrogeologico

Esaminata la documentazione informatica resa disponibile per la fase di consultazione preliminare (scoping), accedendo con apposita password al link: https://www.comune.fano.pu.it/mount/comune/AreeRiservate/URB_PRATICHE, comprensiva del Rapporto Preliminare e del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, si rileva in sintesi quanto a seguire.

Il progetto riguarda il completamento verso nord della strada interquartieri nel Comune di Fano, finalizzato alla realizzazione di un anello esterno alla viabilità storica.

Il tracciato in esame si sviluppa a partire dalla rotatoria di Viale Aldo Moro e risale in direzione del quartiere Gimarra. L’ubicazione dell’opera è stata individuata sulla base della scelta tecnico-discrezionale dell’Amministrazione precedente, a valle di una procedura di valutazione che ha preso in esame 3 possibili alternative di tracciato per la realizzazione del collegamento viario, attuando un raffronto tra Macrocategorie, Micro-categorie e voci di settore.

In sede di fattibilità sono state analizzate e valutate in sintesi le seguenti alternative:

Alternativa 1 – Sviluppo di 3,570 km – Elaborata dal Comune di Fano nell’aprile 2020 prevede una viabilità stradale tipo F2 con larghezza 8,5 m con due corsie da 3,25 m e due banchine da 1,00 m. Tracciato a partire da Viale Aldo Moro, a Fano, e risale in direzione del quartiere Gimarra con attraversamento del torrente Arzilla con un ponte di lunghezza pari a circa 75 m e di due suoi affluenti mediante tombini idraulici. Alla progressiva 1+950.00 il tracciato entra in una galleria naturale, ad arco, di sviluppo circa pari a 370 m e larghezza complessiva pari a 14.9 m e alla progressiva 2+450.00 circa in una galleria artificiale in c.a. di tipo scatolare.

Alternativa 2 – Sviluppo di 3,320 km - Con gli approfondimenti della Ditta SINTAGMA srl viene adottata una sezione stradale F1 (ai sensi del DM 5 novembre 2001) con due corsie di marcia da m. 3,50 per una sezione totale di m. 9,00, con aggiunta di una pista ciclabile bidirezionale della larghezza di 2,50 m. Partenza del tracciato da Viale Aldo Moro, successivo passaggio nel corridoio individuato dallo strumento urbanistico su via della Trave, con attraversamento sul Torrente Arzilla, per poi dirigersi verso il mare e raggiungere via del Carmine; aggirata la collinetta sopra via Dirindella (piuttosto che entrare in galleria) per poi riportarsi sul tracciato precedente, ma ad una quota utile ad evitare la seconda galleria.

Alternativa 3 – Sviluppo di 3,670 Km - Presenta 4 intersezioni a rotatoria e profilo longitudinale che si sviluppa con livellette sempre inferiori al massimo da normativa (7.00%). In prossimità di Fano le pendenze sono contenute, mentre avvicinandosi alla zona del litorale il territorio si configura con una conformazione più variabile, si realizzano pendenze maggiori con necessità di opere d’arte, sia in scavo che in rilevato. Il tracciato comprende anche un ponte di circa 50.00 m di luce per il superamento del Torrente Arzilla e delle opere minori per il ripristino della viabilità locale interferita. Oltre al tracciato stradale è presente un tracciato ciclopedonale bidirezionale, di sviluppo pari a circa 900 m con della larghezza di 3,00 m, che partendo dalla rotatoria esistente di via Aldo Moro percorre un primo tratto in affiancamento alla interquartieri per poi staccarsi all’altezza di viale Frusaglia e procedere verso il Circuito Polivalente “Zengarini” ed infine raggiungere via del Carmine, in corrispondenza della chiesa.

Preso atto che sulla base della matrice di raffronto delle varie alternative progettuali elaborata, l’alternativa n.3 è stata valutata tecnicamente migliore e di minor impatto ambientale.

Rappresentato quanto a seguire, a titolo di contributo di competenza, per quanto attiene agli specifici temi/aspetti ambientali di maggior significatività, alle criticità presenti sul territorio interessato e alle misure necessarie per la mitigazione dei possibili impatti derivanti dalla realizzazione del collegamento viario, ai fini della stesura del Rapporto Ambientale.

Ritenuto altresì opportuno, sulla scorta degli elaborati del PFTE esaminati, fornire già in questa fase indicazioni e suggerimenti in merito alle previsioni progettuali proposte, dettagliando gli studi specialisti e gli approfondimenti che sarà necessario sviluppare a supporto delle successive fasi di progettazione della variante, in riferimento alla normativa vigente a livello nazionale e regionale, allo scopo di favorire l’acquisizione dei successivi atti di assenso di spettanza di questo Settore regionale (pareri/nulla-osta/autorizzazioni) utili all’approvazione dell’intervento, fermo restando la documentazione da produrre nel rispetto delle disposizioni normative vigenti (art.23 D.lgs 50/2016 “*Codice degli Appalti*” e ss.mm.ii. e D.P.R. 207/2010-Sez. III *Progetto definitivo*).

Copia analogica di documento informatico sottoscritto con firma autografa, predisposta secondo le disposizioni di cui all’art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993. Il documento informatico, da cui la copia è tratta, è stato predisposto ed è conservato presso il Comune di Fano. Pietrelli Ombretta 02/09/2022 08:03:23

Si comunica quanto segue.

Per gli aspetti idrologici-idraulici

Secondo le previsioni del PFTE l'arteria nella soluzione favorita si svilupperà a partire dalla rotatoria all'interno della zona urbanizzata ad ovest, raccordandosi al tratto esistente in direzione est, il Torrente Arzilla verrà attraversato con un nuovo ponte, quindi il tracciato proseguirà sulla sponda sinistra fino a ricongiungersi con la SS 16 Adriatica a monte della zona urbanizzata in direzione di Pesaro.

Il manufatto di attraversamento proposto sarà ad unica campata con luce di 50 m, impalcato in acciaio e spalle in calcestruzzo armato, con rampe di accesso in rilevato. Per garantire la continuità idraulica del manufatto, ricadente in area esondabile perimetrata dal Piano Assetto Idrogeologico delle Marche, viene previsto l'inserimento di culvert in corrugato metallico sulle rampe. Sono inoltre previsti manufatti di attraversamento (tombini) sui corsi d'acqua minori.

Relativamente agli aspetti idraulici e in particolare al tema del rischio idraulico, le criticità più rilevanti, come peraltro confermato nella *Relazione idraulica* prodotta, riguardano pertanto l'interferenza del primo stralcio del tracciato 3 con il Torrente Arzilla e con le aree in fregio al corso d'acqua in sponda sinistra, oltre all'interessamento della nuova arteria con aree inondabili per piene con tempi di ritorno bisecolari, perimetrata nel PAI dei bacini di rilievo regionale.

E' significativo inoltre rilevare che l'intervento si colloca in un ambiente fluviale che può caratterizzarsi come dinamico e in evoluzione, dove il tratto interessato del corso d'acqua presenta un andamento meandriforme e sono presenti forme erosive in corrispondenza delle sponde.

Si rappresenta pertanto che ai fini del conseguimento della compatibilità idraulica della previsione in relazione alle criticità idrauliche presenti e alla situazione geomorfologica del corso d'acqua e dell'ambito territoriale interferito, nelle successive fasi di progettazione andranno tenute in considerazione le indicazioni e prescrizioni riportate a seguire, da cui dovranno conseguire soluzioni progettuali coerenti, anche correttive rispetto a quelle proposte in questa fase.

- Per le porzioni dell'arteria viaria che si svilupperanno in sinistra idraulica del Torrente Arzilla, nel tratto caratterizzato da un andamento meandriforme, nell'ambito dello studio idrologico-idraulico (con modellazione mono e/o bidimensionale - sviluppata a moto permanente e/o vario) andrà anche elaborata una analisi geomorfologica e morfoevolutiva su base storica, con individuazione delle aree interessabili dall'evoluzione/mobilità dell'alveo e delle scarpate fluviali, valutando conseguentemente le possibili interazioni con l'infrastruttura viaria e definendo le misure atte a proteggere il corso d'acqua e ridurre la vulnerabilità delle future opere. A tale riguardo si invita comunque l'Amministrazione Comunale a valutare la possibilità di posizionare l'opera di attraversamento in un tratto del corpo idrico ad andamento più lineare.
- In linea generale andranno salvaguardate con destinazione a verde le fasce di pertinenza idraulica lungo il corso d'acqua con profondità di almeno 10 m dal ciglio superiore di sponda e dal confine demaniale su base catastale, secondo la condizione più sfavorevole. Secondo la vigente normativa tali fasce di rispetto sono destinate a favorire le naturali dinamiche evolutive dell'alveo, il mantenimento dei caratteri di naturalità e la qualità ambientale del corpo idrico, oltre a garantire aree libero accesso per interventi di pulizia e manutenzione del corpo idrico, nonché a consentire la fruizione sociale e naturalistica degli ambiti fluviali. Pertanto il tracciato, con particolare riguardo al piede dei rilevati, andrà posizionato a non meno di 10 m dal ciglio superiore di sponda e dal confine demaniale su base catastale, secondo la condizione più sfavorevole.
- Ai fini della formulazione del parere vincolante di competenza in qualità di Autorità Idraulica, previsto per interventi consentiti in linea teorica all'interno degli ambiti inondabili perimetrati dal PAI, ai sensi dell'art. 7 comma 6 lett. b) e dell'art. 9, comma 1 lett. i) delle Norme di Attuazione del PAI, nonché ai sensi del RD 523/1904 "*Testo unico sulle opere idrauliche*", andrà prodotto lo studio previsto dalla medesima norma, in cui siano valutate soluzioni alternative, la compatibilità delle opere in progetto con la specifica pericolosità a cui verranno esposte e la loro sostenibilità in termini economici in prospettiva di possibili danneggiamenti, con l'individuazione di adeguate misure di mitigazione del rischio/esposizione che ne garantiscano la durabilità. Andrà inoltre considerata la reciproca interazione dell'intervento con i manufatti e le aree adiacenti, dimostrando quantomeno il non aggravamento delle attuali condizioni di rischio idraulico, mediante elaborazione dello scenario di allagamento ante e post operam.
- In riferimento a quanto sopra, al fine di minimizzare le interferenze con l'area inondabile dei rilevati di avvicinamento alla struttura di attraversamento e la conseguente sottrazione di volume utile alla laminazione con possibile alterazione del naturale deflusso delle acque di piena, nonché per rendere meno vulnerabile l'opera stessa rispetto a possibili evoluzioni della sponda, si valuta opportuno realizzare anche tratti in viadotto.

- In ordine agli esiti del previsto studio idrologico-idraulico il progetto dell’opera di attraversamento dovrà conformarsi ai criteri generali e alle indicazioni tecniche recate al Capitolo 5 *Ponti*, par. 5.1.2.3 *Compatibilità idraulica* del D.M. 18 gennaio 2018 “*Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni*” e in particolare alla Circolare n. 7 C.S.LL.PP. del 21.01.2019 (tombini), in particolare per quanto riguarda il posizionamento e la distanza delle pile rispetto al corso d’acqua e il franco idraulico minimo prescritto tra il livello di massima piena per TR 200 anni e l’intradosso della nuova struttura.
- In linea generale si dovrà dimostrare che l’inserimento della nuova opera di attraversamento (compresi eventuali tombini su fossi demaniali) sia coerente con le condizioni idrauliche e con l’assetto geomorfologico del corso d’acqua interessato, e non comporti l’aggravamento delle attuali condizioni di rischio idraulico sulle aree contigue, anche attraverso l’adozione di adeguate misure di mitigazione della pericolosità (sistemazioni idrauliche, riprofilatura dell’alveo, interventi antierosione, ecc...).
- L’andamento planimetrico dell’infrastruttura nella sua versione definitiva dovrà essere chiaramente trasposto sia su rilievo topografico che su mappa catastale, individuando le superfici oggetto di occupazione appartenenti al Demanio Pubblico -Ramo Idrico, il limite dell’area di esondazione delimitata dal PAI e quella risultante dalle modellazioni idrauliche.
- In relazione alla variazione di permeabilità conseguente al futuro assetto dell’area interessata dalle opere, andranno progettate in dettaglio le misure compensative rivolte al perseguimento dell’invarianza idraulica della trasformazione del suolo (comma 3, art.10 L.R. 22/2011), definendo la tipologia dei dispositivi idraulici fino al recettore finale, dimensionati (volume di accumulo e portata massima defluente) secondo le disposizioni per la specifica *classe di intervento* dettate dai criteri tecnici approvati con D.G.R. 53/2014. A tale riguardo si fa presente che i volumi di laminazione richiesti potranno essere reperiti mediante sovradimensionamento della rete di regimazione delle acque di piattaforma (che potrà essere valutata in misura dell’80% della sua effettiva capacità complessiva).
- Sarà inoltre necessario prevedere la modellazione idrologico-idraulica della rete di drenaggio delle acque meteoriche dell’infrastruttura preferibilmente in funzione di tempi di ritorno a carattere eccezionale, prevedendo anche adeguati fossi di guardia a lato del tracciato stradale per garantire la continuità idraulica, con puntuale individuazione di punti di recapito. Andrà quindi verificata l’idoneità dei corpi recettori in relazione alle portate convogliate, eventualmente mettendo in atto misure adeguate per non arrecare danno alle proprietà contermini.

Per gli aspetti geologici-geomorfologici-geotecnici-sismici

La strada interquartieri si sviluppa prevalentemente nella pianura alluvionale del Torrente Arzilla e nell’area collinare a monte della suddetta piana, caratterizzata da versanti a media pendenza.

L’ambito territoriale che verrà interessato dalle opere non risulta interessato da aree in dissesto cartografate dal PAI dei bacini di rilievo regionale, mentre la carta Geologica della Regione Marche scala 1:10.000, (risultate dal progetto CARG) - Sez.268160 Carignano – individua due aree in frana, la prima (poco dopo l’attraversamento del t. arzilla) classificata come deposito di frana in evoluzione (sigla “MUSa1”) e la seconda area classificata come deposito di frana senza indizi di evoluzione (sigla “MUSa1q”). Entrambe le aree perimetrate raggiungono la zona sommitale del versante in prossimità della strada Comunale S.C. da Belgatto a Carmine.

In questa fase a supporto del PFTE è stata prodotta una *Relazione geologica preliminare* con definizione del programma delle diverse tipologie di indagini da effettuare, in rapporto all’entità degli interventi previsti e in parte già eseguite, come risulta dal Report delle indagini geofisiche penetrometriche prodotto.

Dagli elaborati progettuali si ricava che la realizzazione del nuovo tracciato stradale nella soluzione preferita, ovvero non ricorrendo a tratti in galleria, per adeguarsi alla morfologia del territorio attraversato, comporterà necessariamente l’esecuzione di tratti in trincea e in rilevato con scarpate caratterizzate da pendenze di oltre 30° fino ad un max di 56°, che raggiungono a luoghi anche altezze significative (massimo 10 m circa), sostenute con importanti terre armate e muri di contenimento.

In riferimento a quanto precede e sulla scorta della documentazione specialistica preliminare prodotta a supporto del PFTE nella cartella GO - *Geologia e Geotecnica* tali aspetti, sebbene ritenuti non ostativi alla fattibilità dell’intervento, dovranno comunque essere oggetto di adeguato approfondimento e verifica nelle successive fasi progettuali, nell’ambito dello studio geologico-geomorfologico-geotecnico e sismico di dettaglio, nel rispetto delle disposizioni recate dal D.M. 17.01.2018 “*Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni*” e relativa Circolare n. 7 C.S.LL.PP. del 21.01.2019, e secondo le indicazioni e prescrizioni che verranno formulate successivamente nel parere di compatibilità geomorfologica, che sarà rilasciato dalla scrivente sulla variante urbanistica in questione, ai sensi dell’art. 89 del D.P.R. 380/01.

In particolare sarà necessaria una puntuale caratterizzazione delle forme di dissesto che verranno interessate dall'infrastruttura lineare in progetto, accertandone l'effettivo livello di pericolosità, con i dettagli degli eventuali interventi di bonifica, nonché del piano di monitoraggio e controllo, verificandone l'efficacia mediante elaborazione di analisi di stabilità nello stato di progetto, ai fini del conseguimento di una condizione di stabilità affidabile a lungo termine.

Si anticipa infine che le ulteriori integrazioni rispetto a quanto proposto nella *Relazione geologica preliminare*, che verranno dettagliatamente descritte nel succitato provvedimento di cui all'art .89 del D.P.R. 380/01, riguarderanno principalmente le analisi geomorfologiche di dettaglio, l'implementazione della campagna di indagini e le verifiche di stabilità dei versanti nello stato attuale e di progetto.

Per gli aspetti botanici e vegetazionali

Nella scheda di sintesi risulta che il tracciato interferisce con elementi vegetazionali appartenenti a specie di alto fusto e/o formazioni vegetali monumentali e/o siepi di cui le specie *Populus nigra* var. *Italica* e *Buxus sempervirens*.

Considerato quanto sopra nel Rapporto Ambientale andrà prevista per le successive fasi di progettazione l'elaborazione di quanto sotto dettagliato:

- realizzare una cartografia di dettaglio della vegetazione presente lungo il tracciato (scala 1:2.000) e di un suo intorno significativo mediante censimento della flora presente e trasposizione su base topografica di dettaglio;
- individuazione di interferenze con eventuali formazioni boscate e più in generale con la vegetazione presente ai sensi della L.R n.6 del 23/02/2005 evidenziando che qualora vi siano aree boscate queste sono vincolate ai sensi dell'art.11 (Vincolo Idrogeologico) inoltre qualora siano previsti dei tagli di essenze arboree e arbustive ovvero interventi di riduzione di superficie boscata questi devono essere autorizzati dallo Scrivente Settore Regionale. Qualora si renda necessario l'abbattimento di alberi di alto fusto è necessaria l'autorizzazione da parte del Comune di Fano ai sensi dell'art.21 della L.R. 6/2005.

Cordiali saluti.

Il Dirigente di Settore
Arch. Lucia Taffetani

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, del D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Spett.le Comune di Fano
Settore Urbanistica
Via San Francesco d'Assisi, 6 – Fano (PU)
c/o Ing. Federico Fabbri
pec: comune.fano@emarche.it

Oggetto: Pratica n.8875-AN – Indizione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14 e successivi della L.241/90, finalizzata allo svolgimento della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri.

In relazione all'istanza relativa ai lavori di cui in oggetto, registrata in arrivo al protocollo RFI-NEMI.DOIT.AN.INGPECA20220000095 del 27/07/2022, esaminata la documentazione trasmessa, si esprime parere favorevole di massima alla variante al PRG di cui in oggetto, vincolato all'ottemperanza dei seguenti adempimenti/prescrizioni:

- Lungo i tracciati delle linee ferroviarie vige il limite di inedificabilità per una fascia di rispetto di 30 m dalla più vicina rotaia (ai sensi dell'art. 49 del DPR 753/80), per cui qualsiasi intervento di ampliamento o realizzazione di nuovi manufatti o opere di urbanizzazione che ricada in tale area dovrà essere subordinato al rilascio di autorizzazione in deroga da parte di questa S.O. ai sensi del DPR 753/80;
- La realizzazione di nuove strutture/manufatti o opere di urbanizzazione in adiacenza al tracciato ferroviario dovrà prevedere un'adeguata recinzione con caratteristiche conformi agli standard di sicurezza di RFI, da posizionare sul confine ferroviario, tutta all'interno della proprietà privata/pubblica.
- Il posizionamento di sorgenti luminose ed essenze arboree dovrà essere effettuato conformemente alle disposizioni di cui agli art. 39 e 52 del DPR 753/80. In particolare, gli eventuali sostegni dell'illuminazione dovranno essere posizionati ad una distanza dal confine ferroviario pari alla loro altezza massima al fine di non creare soggezioni all'esercizio ferroviario in caso di ribaltamento;
- Le siepi, potranno essere poste a dimora solo se mantenute nel loro massimo ingombro, ad una distanza non inferiore a cm 50 dalla recinzione per consentire la loro manutenzione dall'interno della proprietà privata e la loro altezza non potrà comunque superare quella della adiacente recinzione;



- Eventuali opere di attraversamento/parallelismo della sede ferroviaria (sottoservizi, condotte, gasdotti ecc.) dovranno essere sempre e comunque preventivamente autorizzate da questa Direzione, dietro esame di specifici elaborati tecnici, e disciplinati da apposita convenzione, recante norme e obblighi di gestione e manutenzione nonché gli oneri economici a carico del richiedente;
- Dovrà essere garantita la corretta regimentazione delle acque meteoriche, provvedendo a raccoglierle e smaltirle al di fuori della proprietà ferroviaria.

La presente non costituisce autorizzazione in deroga.

L'autorizzazione in deroga, ai sensi del DPR 753/80, sarà rilasciata solo a seguito della presentazione e successiva valutazione da parte della Scrivente S.O. (rfi-dpr-dtp.an.ing@pec.rfi.it) degli elaborati progettuali definitivi di tutti gli interventi ricadenti entro la fascia di vincolo ferroviario (fabbricati, opere di urbanizzazione, ecc.).

Distinti saluti

Nicola Aquilanti


mail: fe.silvestri@rfi.it
pec: rfi-dpr-dtp.an.ing@pec.rfi.it
tel. 3138008685



AGR-CMA
Risposta a nota 68241 del 20/07/22
Riferimento CDG 59952 del
21/07/2022

Al Comune di Fano
Settore Urbanistica
Via pec: comune.fano@emarche.it

Oggetto: S.S. 16 "Adriatica"
Avvio della fase di consultazione preliminare del procedimento VAS
riguardante la variante al PRG per il miglioramento della viabilità di
collegamento tra via Aldo Moro e la S.S. 16
CONFERENZA DEI SERVIZI

Con riferimento alla nota a margine relativa all'oggetto si rappresenta quanto segue.
Esaminato il progetto si evince che, per quanto di competenza, il tracciato in argomento
termina, in direzione mare, in rotatoria.
Pertanto, nel merito della soluzione progettuale, si esprime parere favorevole, riservandosi di
valutare la corretta geometria della rotatoria medesima sulla base di uno specifico progetto
esecutivo.

Received by Marco Mancina
ing. Marco Mancina
on 29/08/2022 15:43:59 CEST



C. Piccirillo

VISTO:
Il Responsabile Struttura Territoriale
Ing. Paolo Testaguzza



Vistato da Paolo Testaguzza
il 29/08/2022 alle 15:50:07 CEST

Struttura Territoriale Marche
Via Isonzo, 15 - 60124 Ancona T [+39] 071 5091 - F [+39] 071 200400
Pec anas.marche@postacert.stradeanas.it - www.stradeanas.it

Anas S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Copia analogica di documento informatico sottoscritta elettronicamente con il procedimento di Firma Elettronica Avanzata (FEA) secondo le disposizioni dell'art. 3 del D.Lgs. n. 39 del 12 dicembre 1993.
Il documento informatico a cui si fa riferimento è stato depositato presso il Comune di Fano.
Pietrelli, Umbretta 02/09/2022 08:25:40 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224

Sede Legale: Via Roma, 100 - 00185 Roma T [+39] 06 44461 - F [+39] 06 4456224
Pec anas@postacert.stradeanas.it
Cap. Soc. Euro 2.269.892.000,00 Iscr. R.E.A. 1024951 P.IVA 02133681003 C.F. 80208450587



Comune di Fano Prot.0081184-30/08/2022-c_d488-PG-0042-00060005-A 1572-0192



ASET S.p.A.
via Luigi Einaudi, 1 - 61032 Fano (PU)
tel 0721 83391 - fax 0721 855256
info@cert.asetservizi.it
www.asetservizi.it
Partita IVA / Reg. Impr. 01474680418 - R.E.A. 144561
Cap. Soc. € 10.493.910 i.v.
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento
del Comune di Fano ex art. 2497 C.C. e ss.

Fano, 31/08/2022

Spett.le
COMUNE DI FANO
Settore IV – Urbanistica
Via M. Froncini, 2
61032 Fano (PU)
Pec: comune.fano@emarche.it

e p.c. **PROVINCIA di PESARO E URBINO**
SERVIZIO 6 - PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE - URBANISTICA -
EDILIZIA SCOLASTICA - GESTIONE
RISERVA NATURALE STATALE "GOLA
DEL FURLO"
Viale Gramsci, 4
61121 - PESARO
Pec: provincia.pesarourbino@legalmail.it

Prot. n. **ASET/SPA**
0012879/22 31/08/2022



Oggetto: AVVIO DELLA FASE DI CONSULTAZIONE PRELIMINARE (SCOPING) DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS), DI CUI AGLI ARTT. DA 13 A 18 DEL D.LGS N.152/2006, RIGUARDANTE LA VARIANTE AL PRG PER IL MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E SS 16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIRERI - **PARERE ASET**

In riferimento alla nota del Comune di Fano del 20/07/2022 nr. prot. 68241 acquisita al protocollo Aset Spa il 21/07/2022 prot. n. 11033/22, esaminati gli elaborati progettuali si esprime **parere favorevole** con le seguenti osservazioni comunque non aventi rilevanza ai fini della valutazione ambientale strategica.

Con esplicito riferimento al tracciato lungo il quale si sviluppa la soluzione prescelta, si evidenzia la presenza di un'interferenza delle opere in progetto con un impianto di pompaggio intermedio della rete di distribuzione acquedottistica localizzato in



corrispondenza della nuova rotatoria da realizzarsi nei pressi di via del Carmine. Lo sviluppo del progetto dovrà prevedere quanto necessario e funzionale al superamento della criticità.

Lungo il medesimo percorso identificato dalla soluzione prescelta, si rileva un'ulteriore potenziale interferenza nei pressi della nuova rotatoria da realizzarsi su via di Villa Giulia. ASET Spa ha preso contatti con i proprietari delle particelle identificate al NCT al foglio 11 mappali 21 e 45 al fine di realizzarvi un nuovo impianto di pompaggio intermedio della rete di distribuzione acquedottistica. In base alle planimetrie ed al piano particellare dell'opera di cui all'oggetto, ASET Spa propenderà per la realizzazione del nuovo impianto in posizione non interferente con l'infrastruttura viaria ma andranno comunque previsti accorgimenti tali da agevolare l'esecuzione della nuova opera acquedottistica senza recare disservizi alla nuova rete stradale.

Si suggerisce inoltre di valutare la fattibilità di posa parallelamente al tracciato stradale di una nuova condotta fognaria di natura meteorica funzionale al convogliamento a recapito (torrente Arzilla) delle acque meteoriche e di dilavamento dell'abitato di via della Trave ai fini dello sdoppiamento della rete fognaria cittadina.

Le ulteriori osservazioni puntuali in merito alle interferenze con le reti di proprietà di ASET Spa presenti lungo il tracciato in analisi saranno espresse in sede di approvazione del Progetto.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

AREA RETI E IMPIANTI

Il dirigente

(Dott. Ing. *Matteo Lucertini*)

UF/EEB

ER

DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE

U.O.C. Igiene e Sanità Pubblica - Ambiente e Salute

Sede di Pesaro Via Nitti n.30 – 61122 Pesaro

Sede di Fano Via Borsellino n.4 – 61032 Fano

Sede di Urbino Viale Comandino n. 21 – 61029 Urbino.

Pec : areavasta1.asur@emarche.it

Fano 01/09/2022

Comune di FANO
Servizio/Settore Urbanistica

OGGETTO: Avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartireri e convocazione Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14 e successivi della L.241/90

In riferimento alla nota di pari oggetto acquisita in data 21/07/2022 prot. ASUR n. 64741, viste le "Linee Guida" approvate dalla Regione Marche Deliberazione di Giunta Regionale n. 1647 del 23/12/2019 "Approvazione linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica e revoca della D.G.R. 1813/2010" - B.U.R. Marche n. 4 del 03/01/2020 ; visto il Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020 "indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica", visto il Decreto PF VAA n. 198 del 14/07/2021 "indicazioni tecniche per la Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti urbanistici"; visto il Documento di indirizzo per la pianificazione urbana in un'ottica di Salute Pubblica Urban Health che ha l'obiettivo di Promuovere la salute e il benessere delle persone, viste le Linee Guida regionali per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario nelle procedure VIA e VAS;

si richiede di includere nel rapporto ambientale quanto previsto dalle linee guida regionali per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario nelle procedure di VIA e di VAS:

- Le caratteristiche del territorio interessato, quali ad esempio la presenza di aree ad elevata criticità ambientale, la presenza di siti contaminati, zone in cui risulti necessario adottare misure di risanamento della qualità dell'aria
- Gli aspetti demografici e sociali del territorio come ad esempio la popolazione e le sue caratteristiche di distribuzione sull'area o il rilievo di particolari problematiche inerenti la salute della popolazione coinvolta.
- Individuare i potenziali impatti sulla salute della popolazione connessi con gli interventi previsti dal piano/programma;
- Caratterizzare le matrici ambientali che incidono, direttamente e/o indirettamente, sulla salute umana delle comunità esposte;
- Descrivere la popolazione impattata con l'identificazione degli aspetti relativi allo stato di salute (particolari criticità, gruppi vulnerabili);
- Individuare i possibili effetti (sia positivi che negativi) del piano/programma sulle comunità impattate dagli interventi previsti dal piano/programma;

Azienda Sanitaria Unica Regionale

Sede Legale: Via Caduti del Lavoro n. 40 - 60131 ANCONA - C.F. e P.IVA 02175860424

- Individuare obiettivi di prevenzione per ridurre gli effetti negativi sulla salute umana;
- Indicare azioni di mitigazione per ridurre i possibili effetti negativi sulle comunità locali conseguenti alla realizzazione del piano/programma

In particolare, nel capitolo dedicato agli aspetti della salute:

- Deve essere verificata la coerenza degli obiettivi del piano/programma con gli atti normativi di riferimento e il quadro pianificatorio e programmatico pertinente al piano/programma;
- Devono essere approfondite le valutazioni dei possibili effetti del piano/programma sugli aspetti socio-sanitari e di protezione ambientale identificati nella fase preliminare (per es. accessibilità agli spazi aperti, incremento di trasporto pubblico, incentivazione percorsi ciclabili e pedonali, sostenibilità edilizia, equilibrio idrogeologico, ecc.);
- Devono essere esplicitati gli obiettivi di miglioramento della salute, attraverso una valutazione degli effetti diretti e indiretti, come ad es. riduzione del rumore, di incidenti stradali, delle emissioni, degli esiti sanitari, ecc.;
- Devono essere individuate alternative nell'ambito del piano/programma per evitare/ridurre i potenziali effetti negativi con alta significatività sui determinanti/fattori della salute, non tralasciando di considerare anche l'alternativa zero;
- Devono essere individuate idonee misure di mitigazione e/o compensazione.

In generale si prescrive che la strada ad alta percorrenza sia localizzata distante da aree sensibili che devono essere protette da fonte di rumore (scuole, case di cura ecc.), limitare la propagazione delle onde acustiche in direzione delle aree più sensibili utilizzando delle barriere attenuanti, naturali, artificiali o miste e dev'essere, inoltre, evitata la concentrazione di traffico vicino alle aree dedicate allo sport/tempo libero e in prossimità delle scuole.

Cordiali saluti

Direttore Medico U.O.C.
Dr.ssa Alessia Pesaresi



ALESSIA
PESARESI
02.09.2022
05:52:03 UTC

Azienda Sanitaria Unica Regionale

Sede Legale: Via Caduti del Lavoro n. 40 - 60131 ANCONA - C.F. e P.IVA 02175860424

Area Vasta n. 1

Sede Amministrativa: Via Ceccarini n. 38 - 61032 Fano (PU)



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO

ALLEGATO n. 2

Lettera inviata solo tramite Posta elettronica
ai sensi dell'art. 47 del D.Lgs. n. 82/2005
e dell'art. 14, c. 1-bis della L. n. 98/2013

Al

Comune di Fano

Servizio Urbanistica

PEC: comune.fano@emarche.it

e.p.c.

Provincia di Pesaro e Urbino

Settore Pianificazione Territoriale - Urbanistica

PEC: provincia.pesarourbino@legalmail.it

**Commissione Regionale per il
Patrimonio Culturale**

Segretariato Regionale del MIC per le Marche

PEO: sr-mar.corepacu@cultura.gov.it

Oggetto: FANO (PU) – Avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. n. 152/2006, riguardante la variante al PRG per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada inter-quartieri – Valutazione di tracciati alternativi.

Trasmissione parere

Responsabile del procedimento ex lege 241/90 artt. 5 e 6: Arch. Biagio de Martinis

Referente per l'Area IV – Patrimonio architettonico e dell'Area VI – Paesaggio: Arch. Biagio de Martinis

Responsabile per la Tutela Archeologica: Dott.ssa Ilaria Venanzoni

Referente per la VAS: Dott. Paolo Mazzoli

Con riferimento alla nota del 03/11/2022 di cui in oggetto trasmessa da Codesta Amministrazione, acquisita al protocollo d'Ufficio in data 04/11/2022 al n. 0011963, questa Soprintendenza, per quanto di propria stretta competenza, fa presente quanto segue.

Visto il D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii., recante il "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio";

Visto il D.P.C.M. 2 dicembre 2019, n. 169;

Esaminata la documentazione pervenuta;

Preso atto che la variante al PRG si sostanzia in: *miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri*;

Visto il precedente parere espresso da questo Ufficio con nota prot. n. 9859 del 12/09/2022, che qui si allega;

Tenuto conto degli incontri tenutosi tra i rappresentanti di questo Ufficio e dell'Amministrazione Comunale, in cui sono state presentate preliminarmente due soluzioni alternative, in linea con le indicazioni contenute nel succitato parere, apportando essenziali approfondimenti sotto il profilo paesaggistico;

Considerato che entrambe le soluzioni 1 e 2 risultano sostenibili e coerenti con le forme di tutela paesaggistica presenti nel contesto;

Tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza esprime **parere favorevole** sulla variante al PRG in esame.



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623
PEC: sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it
PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it

Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica.

Questo Ufficio rimane in attesa della trasmissione della successiva elaborazione progettuale, al fine di esprimere parere preventivo all'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/2004 e ss.mm.ii..

Il Soprintendente
Arch. Cecilia Carlorosi

BDM/PM/IV

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI ANCONA E PESARO E URBINO
Piazza del Senato, 15 60121 Ancona – Tel. 0715029811 Fax 071206623
PEC: sabap-an-pu@pec.cultura.gov.it
PEO: sabap-an-pu@cultura.gov.it



Rif. P.G. n. 945746 del 21/07/2022-
1047353 del 25/08/2022-25996 del 09/01/2023
Cod. Fasc. 420.60.70/2022/GCMN/3109

Parere n. 3897/2022

Spett.le
Comune di Fano
Settore IV – Urbanistica
comune.fano@emarche.it

OGGETTO: Parere art. 89 D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380 ed accertamenti art. 10 Legge Regionale Marche 23 novembre 2011 n. 22

Variante al PRG per il miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri nel comune di Fano

La presente a riscontro della nota prot. 1319 del 05/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 25996 in data 09/01/2023, che fa seguito alle precedenti missive prot.68415 del 21/07/2022 e 79656 del 24/08/2022 (prot.reg. 945746 del 21/07/2022 e 1047353 del 25/08/2022), volte ad acquisire il parere di competenza di questa struttura regionale sulla variante al PRG vigente in oggetto.

Premesse

- con nota prot. 68241 del 20/07/2022 è stato dato l'avvio alla fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), riguardante la redazione della Variante al PRG per il miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e SS16 - Completamento strada interquartieri, con contestuale convocazione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 14 e successivi della L. 241/90 e ss.mm.ii., in forma simultanea ed in modalità sincrona;
- sulla base del contributo fornito dalla Soprintendenza nell'ambito della Conferenza di Servizi, tenutasi il giorno 31/08/2022, nel quale si invitava a valutare tracciati alterativi, il Comune di Fano ha richiesto al R.T.I. con capogruppo Abacus srl, incaricato della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), di modificare il PFTE stesso adeguandosi al contributo espresso;
- l'elaborazione dei nuovi tracciati è stata condizionata anche dal contributo di competenza reso nella stessa riunione da questo Settore regionale, con prot. 1080488 del 01/09/2022, nel quale sono state fornite indicazioni volte al miglioramento del tracciato, in particolare per quanto attiene alle interferenze del primo stralcio dell'infrastruttura con il Torrente Arzilla e con le aree in fregio al corso d'acqua in sponda sinistra, oltre all'interessamento della nuova arteria con aree inondabili per piene con tempi di ritorno bisecolari, perimetrate nel PAI dei bacini di rilievo regionale;
- a seguito di specifica richiesta del Comune di Fano si sono svolti due incontri presso la sede della Soprintendenza, in piazza del Senato 15, Ancona, alla presenza dei progettisti e di rappresentanti della Soprintendenza, della Regione (solo prima riunione) e del Comune, per l'analisi di due tracciati alternativi tesi al recepimento di quanto contenuto nei contributi espressi;
- i due tracciati alternativi proposti differiscono dal progetto originario, nel primo tratto dalla rotatoria di Largo A. Moro fino alla chiesa del Carmine per l'attraversamento del Torrente Arzilla, che avviene più a nord rispetto al tracciato originario (tracciato comune ad entrambi), mentre dalla chiesa del Carmine fino alla S.S. 16 le due soluzioni, 1 e 2, differiscono planimetricamente per una diversa sinuosità del tracciato e per l'introduzione, nel primo caso di una galleria naturale di circa 200 mt e per lo sviluppo di due gallerie artificiali (70 e 80 mt) nel secondo caso, oltre che per un diverso impegno economico;
- con nota prot. 104744 del 03/11/2022 sono stati inviati alla Soprintendenza ed alla scrivente struttura regionale gli elaborati relativi alle due soluzioni progettuali alternative discusse durante gli incontri, per una valutazione in merito alla correttezza nel recepimento dei contributi, al fine di poter procedere con l'adeguamento del PFTE e le successive fasi dell'Accordo di Programma;
- la Soprintendenza nel parere acquisito con prot. 114906 del 01/12/2022 si è espressa ritenendo in conclusione *“che la soluzione 2 sia più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa.*

Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica. (...)";

- con nota prot. 1486001 del 02/12/2022 questo Settore Genio Civile Marche Nord, per quanto di competenza e rispetto al progetto originario, ha valutato la soluzione proposta per il primo tratto, comune ai due tracciati, migliorativa e meno impattante sotto il profilo idraulico e in linea con le indicazioni fornite nel già menzionato contributo (prot. 1080488 del 01/09/2022), in quanto:

- *il punto di attraversamento del Torrente Arzilla con l'arteria viaria avviene più a nord, interessando un tratto più rettilineo e meno meandriforme;*
- *si riducono le interferenze delle opere in progetto con l'ambito di pertinenza fluviale (aree demaniali e fasce di rispetto) e con l'area inondabile perimetrata nel PAI Marche lungo il Torrente Arzilla, prevedendo per il superamento del corso d'acqua un ponte di maggior luce complessiva rispetto al precedente, costituito da tre campate (luce centrale di 80 m e laterali di 35 m), minimizzando così i rilevati di avvicinamento alla struttura di attraversamento e conseguentemente l'occupazione dell'area deputata alla laminazione delle piene.*

Con le seguenti precisazioni:

- *Sebbene nella nuova configurazione il ponte e le relative opere complementari possano considerarsi meno vulnerabili agli eventi di piena, sarà comunque necessario proteggere le strutture, compreso il piede dei rilevati con appropriati interventi antierosione.*
- *In ogni caso, ai fini del rilascio dei provvedimenti in capo a questa struttura regionale necessari per l'approvazione delle opere in argomento si riconfermano, per le successive elaborazioni progettuali, le indicazioni, valutazioni e contenuti prescrittivi dettagliatamente formulati nella nota prot. 1080488 del 01/09/2022 sopra richiamata, relativamente a tutti gli aspetti/temi di specifica competenza."*
- Con nota acquisita al prot. reg. con n. 1589736 in data 27/12/2002 è stata trasmessa la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 228 del 22/12/2022 di approvazione del nuovo tracciato dell'opera pubblica in questione, nonché dello schema di accordo di programma da sottoscrivere e l'impegno a finanziare la parte dell'opera eccedente il finanziamento regionale.

Esaminati gli elaborati in formato digitale aggiornati, relativi al Progetto di fattibilità tecnica ed economica in argomento, compresi elaborati di VAS, resi disponibili accedendo con apposita password al link: https://www.comune.fano.pu.it/mount/comune/AreeRiservate/URB_PRATICHE-CartellaABACUS_completamento_interquartieri_2023_01_05.zip.

Considerato ai fini istruttori:

- che la variante in esame è sostanzialmente finalizzata alla modifica delle tavole del vigente PRG del Comune di Fano, riportando il tracciato prescelto della infrastruttura viaria, ai fini del perfezionamento dell'Accordo di Programma e del procedimento espropriativo;
- che il tracciato dell'arteria viaria è stato rimodulato sulla base dei contributi istruttori sopra richiamati, formulati dalla Soprintendenza e da questo Settore regionale;
- che la soluzione proposta per l'opera di attraversamento del Torrente Arzilla risulta indubbiamente migliorativa rispetto alla precedente del luglio 2022, sia per ubicazione che per caratteristiche geometriche, come evidenziato nella nota prot.reg. 1486001 del 02/12/2022 sopra riproposta testualmente;
- che tuttavia, rispetto a quanto valutato nella missiva di cui sopra, la soluzione rappresentata negli elaborati del PFTE allegati alla presente istanza ha subito modifiche, sebbene non particolarmente influenti in questa fase, che consistono nella riduzione della luce complessiva del viadotto da 153 a 150 m e nella traslazione verso la sponda destra della struttura di attraversamento, andando ad interessare marginalmente il perimetro dell'area esondabile in sponda sinistra;
- che a supporto delle successive fasi di progettazione delle opere verranno sviluppati gli studi specialisti e gli approfondimenti di dettaglio per gli aspetti geologici-geomorfologici-geotecnici e sismici e idrologici-idraulici della trasformazione territoriale, in riferimento alla normativa vigente a livello nazionale e regionale e sulla base delle indicazioni già fornite nel contributo reso in fase di consultazione preliminare, a cui si rimanda, necessari all'acquisizione dei successivi atti di assenso sull'intervento di spettanza di questo Settore regionale (pareri/nulla-osta/autorizzazioni), utili all'approvazione ed attuazione dell'intervento, fermo restando la documentazione da produrre nel rispetto delle disposizioni normative vigenti (art.23 D.lgs 50/2016 "Codice degli Appalti" e ss.mm.ii. e D.P.R. 207/2010-Sez. III Progetto definitivo);
- che rispetto a quanto rappresentato nella *Relazione geologica preliminare*, le integrazioni ed approfondimenti da condurre riguarderanno principalmente le analisi geomorfologiche di dettaglio, l'implementazione della campagna di indagini per una puntuale modellazione geologica geotecnica e sismica dei siti e le verifiche di stabilità dei versanti nello stato attuale e di progetto;
- che in linea generale, per quanto riguarda gli aspetti idrologici-idraulici della variante, la valutazione di tutte le interferenze, la puntuale definizione e progettazione delle opere compensative rivolte al perseguimento del principio dell'invarianza idraulica della trasformazione territoriale (DGR 53/2014) e delle opere di mitigazione idraulica (PAI), andranno trattate con un adeguato livello di dettaglio ed approfondimento nello studio idrologico-idraulico che accompagnerà le successive fasi di progettazione;
- che in particolare, ai fini dell'espressione del parere di competenza di questa Autorità Idraulica, previsto per gli interventi consentiti in linea teorica dall'art. 7 comma 6 lett. b) e 9 comma 1 lett. i) delle Norme di Attuazione del PAI,

nonché del provvedimento autorizzativo ai fini idraulici, ai sensi del RD 523/1904, dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti la compatibilità idraulica, come specificato negli elaborati, considerando quanto riportato a seguire, nella parte prescrittiva del presente provvedimento.

Per quanto sopra considerato, a conclusione dell'istruttoria si esprime parere favorevole in ordine alla compatibilità della variante urbanistica proposta con le condizioni geomorfologiche del territorio, ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/01, comprensivo degli accertamenti previsti dal documento tecnico approvato con D.G.R. 53/2014, in applicazione dell'art. 10 della L.R. Marche 22/2011, con le indicazioni e nel rispetto delle prescrizioni riportate nel seguito:

1. A supporto della successiva fase di progettazione delle opere andrà elaborato uno studio geologico-geomorfologico-geotecnico e sismico di dettaglio, nel rispetto delle normative vigenti e delle indicazioni già fornite nella fase di scoping del procedimento di VAS riguardante la variante in argomento, con particolare riferimento alle disposizioni recate dal D.M. 17/01/2018 *“Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni”* e relativa Circolare n. 7 C.S.LL.PP. del 21/01/2019.
2. Ai fini della formulazione del parere vincolante di questa Autorità Idraulica, previsto per gli interventi consentiti in linea teorica all'interno degli ambiti inondabili perimetrati nel PAI, ai sensi dell'art. 7 comma 6 lett. b) e art. 9 comma 1 lett. i) delle Norme di Attuazione del PAI Marche, nonché del provvedimento autorizzativo ai fini idraulici per interferenze delle lavorazioni/opere con il corso d'acqua demaniale o da eseguirsi nelle fasce di servitù idraulica, ai sensi del RD 523/1904 *“Testo unico sulle opere idrauliche”*, dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti la compatibilità idraulica, come peraltro specificato negli elaborati forniti, con i seguenti contenuti:
 - andrà prodotto lo studio previsto dalle Norme di Attuazione del PAI, teso a valutare la compatibilità delle opere in progetto con la specifica pericolosità a cui verranno esposte, ovvero la loro sostenibilità in termini economici in prospettiva di possibili danneggiamenti, anche attraverso l'individuazione di eventuali misure di mitigazione del rischio/esposizione che ne garantiscano la durabilità. Andrà inoltre considerata la reciproca interazione dell'intervento con i manufatti e le aree adiacenti, dimostrando quantomeno il non aggravamento delle attuali condizioni di rischio idraulico. A tale scopo andrà eseguita una modellazione idraulica (mono e/o bidimensionale, sviluppata a moto permanente e/o vario) prendendo in esame un tratto significativo del corso d'acqua in questione, in modo che le condizioni al contorno applicate non influenzino i risultati per la zona in esame; le valutazioni dovranno essere svolte nelle condizioni ante e post-intervento, considerando per il torrente Arzilla la portata associata a TR 200 anni. La schematizzazione geometrica da utilizzare nella modellazione idraulica dovrà basarsi su un rilievo topografico di dettaglio dell'area in cui verrà ubicato l'attraversamento, nello stato di fatto e di progetto (planimetrie e profili), individuando i caposaldi di appoggio utilizzati.
3. In ordine agli esiti del previsto studio idrologico-idraulico il progetto dell'opera di attraversamento dovrà conformarsi ai criteri generali e alle indicazioni tecniche contenute nel D.M. 17 gennaio 2018-*Norme Tecniche per le Costruzioni*, con particolare riferimento al Capitolo 5. *Ponti, punto 5.1.2.3. Compatibilità idraulica*, come esplicitato dalla circolare applicativa, per quanto concerne nello specifico il franco minimo di 1,5 m tra il livello di massima piena per TR 200 anni e l'intradosso della nuova struttura, considerando altresì le seguenti indicazioni:
 - Si ribadisce in linea generale che allo scopo di evitare riduzioni dell'attuale sezione idraulica del corso d'acqua o determinare con l'insediamento delle rampe limitazioni alle aree di naturale laminazione delle piene, andrà privilegiata una soluzione progettuale che tenda ad interferire il meno possibile con l'alveo del corso d'acqua, definito dalle NTC 2018 come la sezione occupata dal deflusso della portata di piena associata al TR 200 anni, ponendo le opere all'esterno della proprietà demaniale e salvaguardando le fasce di pertinenza idraulica.
 - Richiamato quanto esposto nelle considerazioni istruttorie circa le variazioni apportate alla soluzione sottoposta alla scrivente struttura dal Comune di Fano (prot. 104744 del 03/11/2022), per il tratto comune ai due tracciati, e valutata positivamente per gli aspetti idraulici nella nota prot. reg. 1486001 del 02/12/2022, si ritiene opportuno privilegiare il posizionamento del viadotto e delle spalle in modo da limitare le interferenze con le aree inondabili, anche al fine di salvaguardare dette opere da possibili evoluzioni della sponda.
 - Per proteggere le sponde, le spalle, le pile e il rilevato alla base dell'infrastruttura andranno comunque previsti appropriati interventi antierosione, ricorrendo preferibilmente alla messa in opera di massi calcarei, dimensionati sulla base degli eventi di piena duecentennale.
4. L'andamento planimetrico dell'infrastruttura nella sua versione definitiva dovrà essere chiaramente trasposto sia su rilievo topografico che su mappa catastale, individuando le superfici oggetto di occupazione appartenenti al Demanio Pubblico -Ramo Idrico, il limite dell'area di esondazione delimitata dal PAI e quella risultante dalle modellazioni idrauliche.
5. In relazione alla variazione di permeabilità conseguente al futuro assetto delle aree interessate dalle opere, andranno progettate in dettaglio le misure compensative rivolte al perseguimento dell'invarianza idraulica della trasformazione del suolo (comma 3, art.10, L.R. 22/2011), dimostrando il soddisfacimento del volume di accumulo ed il rispetto della portata massima allo scarico, secondo le disposizioni per la specifica classe di intervento, di cui al Titolo III dei criteri tecnici (art.10, comma 4, della L.R. 22/2011), approvati con D.G.R. 53/2014. Al riguardo si rammenta che in base agli stessi criteri l'accertamento in ordine all'applicazione delle disposizioni rivolte al perseguimento dell'invarianza

idraulica spetta all'Ente competente al rilascio del titolo abilitativo ad attività di trasformazione, comportante variazione della permeabilità superficiale.

6. Sarà inoltre necessario prevedere la modellazione idrologico-idraulica della rete di drenaggio delle acque meteoriche dell'infrastruttura preferibilmente in funzione di tempi di ritorno a carattere eccezionale, prevedendo anche adeguati fossi di guardia a lato del tracciato stradale per garantire la continuità idraulica, con puntuale individuazione dei punti di recapito.
7. Per la progettazione dei manufatti di recapito della rete di drenaggio delle acque di piattaforma nei corpi idrici demaniali, si dovrà tener conto di quanto sottoelencato:
 - la sponda dovrà essere protetta dall'azione di ruscellamento, tramite la posa in opera di materiale antierosivo integrato nel profilo di sponda, con l'eventuale estensione del rivestimento sul fondo e sulla scarpata opposta;
 - il collettore non dovrà prolungarsi all'interno nell'alveo, ciò al fine di evitare riduzioni della sezione di deflusso e lo sviluppo di erosioni;
 - la condotta andrà inoltre orientata, per quanto possibile, in favore della corrente;
 - andrà verificata la capacità ricettiva del corso d'acqua ricevente, mettendo in atto all'occorrenza misure atte a non arrecare danno alle proprietà contermini.

Le sopra esposte indicazioni e prescrizioni dovranno essere esplicitamente richiamate nell'atto di approvazione della variante.

Nel caso vengano apportate modifiche agli elaborati allegati al presente parere, andrà inoltrata apposita richiesta di riesame.

Ai sensi dell'art.14-bis della Legge 241/90 e s.m.i. con particolare riferimento alle modifiche introdotte dal D.Lgs 127/16, si specifica che le prescrizioni individuate nel presente provvedimento derivano dall'applicazione di disposizioni normative vigenti e tecniche di settore.

Si dichiara infine che il Dirigente sostituto e il Responsabile della Posizione Organizzativa non si trovano in situazioni di incompatibilità né di conflitto di interesse anche parziale, ai sensi dell'art. 6-bis della legge n. 241/1990, nei confronti dei destinatari del presente atto.

Cordiali saluti

Il Responsabile della P.O.

(Tiziana Diambra)

IL DIRIGENTE SOSTITUTO
Settore Genio Civile Marche Nord
Ing. Stefano Stefoni

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa



Cl. 009-5 Fascicolo n.11/2023
Riferimento P.G. n. 11052/2023
Cod. Proc. 23FA03

**Alla Provincia di Pesaro e Urbino
Servizio 6 Pianificazione Territoriale
Urbanistica – Edilizia Scolastica
Gestione Riserva Naturale “Gola del Furlo**

e, p.c.

**Al Comune di Fano
Servizio V Lavori Pubblici
PEC: comune.fano@emarche.it**

OGGETTO: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. n.152/06 e ss.mm. e DGR Marche n.164/09. Proponente: Comune di Fano. Progetto: realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri (CUP E31B20000400001), nell'ambito del progetto FSC infrastrutture 2014-2020 - Loc. Gimarra. Parere valutazione di Incidenza. D.P.R. 357/1997; D.G.R. n. 1471/2008; D.G.R. 1661/2020.

Premesso:

- Che nell'ambito della procedura dell'accordo di programma tra Regione Marche, Provincia di Pesaro-Urbino, Comune di Fano volto al "Miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada Interquartieri", in data 31/08/2022 si è tenuta la conferenza di servizi inerente la "Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. Da 13 a 18 del DLgs n. 152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS16 – completamento strada interquartieri";
- Che in data 23 febbraio 2023 si è tenuta la conferenza preliminare dove i rappresentanti di tutte le Amministrazioni interessate (Regione Marche, Provincia di Pesaro e Urbino, e Comune di Fano), hanno espresso il consenso unanime alla "Proposta di accordo di programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "Miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 – Completamento Strada Interquartieri" - CUP E31b20000400001" in variante al Piano Regolatore Generale vigente, per la regolamentazione dei rapporti inerenti l'azione integrata e coordinata del Comune, della Provincia e della Regione, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 26 bis della L.R.34/92",
- Che in data 28/02/2023 è stato pubblicato, con scadenza 29/04/2023, l'Avviso in merito alla "Proposta di accordo di programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "Miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 – Completamento Strada Interquartieri" - CUP



E31b20000400001” in variante al Piano Regolatore Generale vigente, per la regolamentazione dei rapporti inerenti l'azione integrata e coordinata del Comune, della Provincia e della Regione, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 26 bis della L.R.34/92”, e pubblicazione del Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica inerenti la procedura di VAS, ai sensi del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Preso atto:

- Che la Provincia di Pesaro e Urbino – Servizio 3 Amministrativo, Ambiente, Trasporto privato coinvolta in qualità di SCA, è chiamata a esprimere il relativo parere di competenza in base a quanto previsto dal paragrafo D2 della D.G.R. 1647/2019 (“Integrazione tra VAS e Valutazione di incidenza”) e dalle “Linee guida regionali per la valutazione d’incidenza, ai sensi del D.G.R. 1661/2020.
- Che nella fase di screening l’Autorità competente accerta se un piano o un intervento può generare o meno incidenze significative sui siti Natura 2000, sia isolatamente sia congiuntamente con altri piani o interventi, valutando se tali effetti possono oggettivamente considerarsi irrilevanti sulla base degli obiettivi e delle misure di conservazione sito specifici vigenti.

Considerato:

- Che la Rete Natura 2000 è formata dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC), istituiti ai sensi della “Direttiva Habitat” (Dir. 92/43/CEE), che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di conservazione (ZSC), e dalle Zone di Protezione speciale (ZPS), istituite ai sensi della “Direttiva Uccelli” (Dir. 79/409/CEE aggiornata con la Direttiva 2009/147/CE);

- Che la Provincia di Pesaro e Urbino per quanto concerne il sistema di Rete Natura 2000, è l’Ente gestore, per il rispettivo territorio di competenza, delle aree ZPS e ZSC di seguito elencate:

A) di competenza esclusiva della Provincia, affidata al Servizio 3 “Amministrativo, Ambiente e Trasporto privato”:

1. ZSC IT5310007 - Litorale della Baia del Re;
2. ZSC IT5310008 - Corso dell'arzilla;
3. ZSC IT5310009 - Selva di S. Nicola;
4. ZSC IT5310013 – Mombaroccio;
5. ZSC IT5310015 - Tavernelle sul Metauro;
6. ZSC IT5310022 - Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce;
7. ZPS IT5310022 - Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce;
8. ZPS IT5310027 - Mombaroccio e Beato Sante;
9. ZPS IT5310028 - Tavernelle sul Metauro.

B) di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino, affidata al Servizio 3, e dell’Ente Parco Naturale Regionale del Monte S.Bartolo:

10. ZSC IT5310006 - Colle S. Bartolo;
11. ZPS IT5310024 - Colle S. Bartolo e litorale pesarese.

C) di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino, affidata al Servizio 3 e Servizio 6, dell’Unione Montana Catria e Nerone e dell’Unione Montana Alta Valle del Metauro:

12. ZSC IT5310016 - Gola del Furlo;
13. ZPS IT5310029 - Furlo.

D) di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino, affidata al Servizio 3 , e dell’Unione Montana Alta Valle del Metauro:

- 14 ZSC IT5310012 - Montecalvo in Foglia.

E) di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino, affidata al Servizio 3, dell’Unione Montana Alta Valle del Metauro e dell’Unione montana del Montefeltro:

- 15 ZPS IT5310025 - Calanchi e praterie aride della media Valle del Foglia.

Posizione Organizzativa 3.5 - Centro Ricerche Botanico-Vegetazionali - Rete Natura 2000 – Educazione, valorizzazione e progettazione ambientale Dott. Sandro Di Massimo

Via Barsanti, 18 – 61122 Pesaro. Telefono 0721.52602 - Fax 0721.52602 e-mail: s.dimassimo@provincia.ps.it Posta elettronica certificata (PEC): provincia.pesarourbino@legalmail.it - <http://www.provincia.pu.it>



Vista la richiesta del Servizio 6 Pianificazione Territoriale – Urbanistica – Edilizia Scolastica – Gestione Riserva Naturale “Gola del Furlo” nell’ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, acquisita agli atti di questo Ente con prot. n.11052 del 29/03/2023, con la quale si chiede alla Provincia di Pesaro e Urbino, in qualità di Ente gestore dei siti di Rete Natura 2000 presenti sul proprio territorio, di esprimere il parere per la Valutazione di Incidenza, relativo al progetto di “Realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri”.

Considerato

Che l’area vasta all’interno della quale si inserisce il tracciato stradale previsto dal suddetto progetto risulta caratterizzata dalla presenza dei seguenti Siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- ZPS IT5310024 - Colle S. Bartolo e litorale pesarese;
- ZSC IT5310007 - Litorale della Baia del Re;
- ZSC IT5310008 - Corso dell’arzilla.

Che dei tre Siti sopra citati la nuova infrastruttura stradale risulta interferire con la ZPS IT5310024 Colle San Bartolo e litorale pesarese per un’area ad essa interna, ma limitata e marginale.

direttamente

Esaminati gli allegati alla richiesta di Valutazione di Incidenza, in particolare i seguenti documenti:

- a) Studio di Impatto Ambientale;
- b) Relazioni tecniche specialistiche – Vinca;
- c) Format di supporto Screening per la Valutazione di Incidenza _Proponente

Tenuto conto:

- Che l’area oggetto dell’intervento si colloca in un’area collinare che degrada in prossimità del torrente Arzilla. L’areale, seppur lievemente, è sopraelevato rispetto al mare, raggiunge altezze comprese tra i 150/200 m s.l.m., ed è attraversato, oltre che dal torrente Arzilla, dal Vallato del Porto (canale artificiale alimentato dal Fiume Metauro), oggi utilizzato per la produzione di energia elettrica e da porto canale, e da diversi fossi o rii fra i quali si ricordano il rio Beverano, il fosso della Carrara, il rio Secco, il fosso degli Uscenti sulla sinistra, mentre in sponda destra il rio Gallera, il fosso dell’Acqua Salata, il fosso di S. Angelo ed il fosso delle Camminate.

- Che la dimensione fisica dell’opera prevista comprende sia l’impronta planimetrica della striscia di asfalto sia le aree occupate dai rilevati, dagli scavi e dalle opere a margine quali fossi di guardia e manufatti trasversali, oltre ovviamente alle zone utilizzate per l’inserimento ambientale occupate da alberature di progetto. Questo implica che, oltre ai 9.00 metri di ingombro trasversale di corsie e banchine, quando ci troviamo in rilevato devono essere presi in considerazione anche gli ingombri planimetrici trasversali degli arginelli (1.75 m circa per lato) e l’eventuale ingombro del rilevato stradale (tale elemento è individuabile sui documenti di progetto, prevalentemente sulle sezioni ubicate) e dei fossi di guardia. In scavo, invece, devono essere aggiunte le cunette alla francese (1.00 m per lato) ed eventualmente 1.00 m di fascia dove ci sia comunque la necessità di inserire barriere stradali.

- Che la strada di progetto si configura con uno sviluppo totale pari a 3,370.00 m circa e presenta 4 intersezioni a rotatoria, 3 delle quali con diametri da 40.00 m ed una con diametro da 30.00 m.

Posizione Organizzativa 3.5 - Centro Ricerche Botanico-Vegetazionali - Rete Natura 2000 – Educazione, valorizzazione e progettazione ambientale Dott. Sandro Di Massimo

Via Barsanti, 18 – 61122 Pesaro. Telefono 0721.52602 - Fax 0721.52602 e-mail: s.dimassimo@provincia.ps.it Posta elettronica certificata (PEC): provincia.pesarourbino@legalmail.it - <http://www.provincia.pu.it>



La rotonda posta a metà del percorso suddivide il tracciato in due tratti: il Tratto 1 (posto in prossimità di Fano) e il Tratto 2 (più vicino alla Statale e al Lungomare). In prossimità del litorale è inoltre presente una quarta rotonda, ubicata a circa 200.00 m da quella terminale.

Il Tratto 1 ha uno sviluppo di 1670.00 m circa, parte da una rotonda di recente realizzazione facente parte della Strada Interquartieri e si sviluppa in prossimità dell'alveo del Torrente Arzilla, corso d'acqua che viene anche attraversato dall'infrastruttura mediante un'opera d'arte a tre campate di lunghezza globale pari a circa 150.00 m.

- Che sono presenti anche delle opere minori per il ripristino della viabilità locale interferita e della pista ciclabile di progetto. Oltre al tracciato stradale è presente un tracciato ciclopedonale, di sviluppo pari a circa 1,368.00 m, con un andamento che ricalca la struttura del paesaggio esistente, di stampo prettamente pianeggiante, e che in prossimità dell'area sportiva presenta uno scatolare per il sottopasso del corridoio stradale di progetto. Il nuovo corridoio infrastrutturale previsto dal progetto completa la Semi-circonvallazione di Fano ed è configurabile come Strada extraurbana secondaria ad alto scorrimento (assenza di accessi privati e bassa percentuale di intersezioni lungo il suo sviluppo).

- Che la strada di nuova realizzazione si prefigge l'obiettivo di creare un by pass che eviti che il traffico di attraversamento vada ad impegnare la rete stradale locale del Comune di Fano: questa bretella consentirà di non essere obbligati ad impegnare la rete stradale del Lungomare, ricca di accessi e utenti che percorrono a piedi od in bicicletta tali tracciati, riducendo dunque le situazioni di pericolo e gerarchizzando correttamente la rete viabilistica locale ed extraurbana.

- Che la pista ciclabile di progetto consente di creare un percorso alternativo e di completamento a coloro che utilizzano la bicicletta per spostamenti medio-lunghi: il nuovo tracciato collega due aree densamente abitate, ovvero la zona oltre il Torrente Arzilla, località Gimarra, e la zona Viale Aldo Moro – Via Trave, anche grazie all'ausilio della nuova pista ciclabile pianificata e progettata dal Comune di Fano.

Evidenziato:

- Che durante tutta la durata del cantiere saranno adottate idonee misure di prevenzione e mitigazione per contenere le emissioni inquinanti in atmosfera e le emissioni acustiche, salvaguardare la qualità delle acque e gestire correttamente i rifiuti, nonché tutte le misure previste per prevenire l'inquinamento delle acque e del suolo, in grado di prevenire anche l'alterazione degli ecosistemi e salvaguardare la vegetazione e la fauna.

- Che le soluzioni progettuali finalizzate alla prevenzione e alla mitigazione degli impatti ambientali riguardano i seguenti aspetti:

A) Individuazione delle aree di cantiere e delle viabilità di cantiere

La corretta localizzazione dei siti di cantiere costituisce il primo provvedimento preventivo in merito al contenimento degli eventuali impatti, in quanto da esso dipendono gli effetti più significativi che si possono determinare sull'ambiente circostante e sul normale assetto funzionale delle residenze, delle viabilità e dei servizi.

Le aree di cantiere individuate per le opere in esame sono state scelte tenendo in considerazione le seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale;
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.

B) Misure per la mitigazione di emissioni in atmosfera

Al fine di ridurre quanto possibile le polveri in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori, saranno adottate tutti gli accorgimenti elencati di seguito:

- bagnatura delle piste non asfaltate per ridurre il livello di polveri prodotto;



- per evitare che i mezzi d'opera in uscita dalle aree di cantiere diffondano polveri e imbrattino la sede stradale della viabilità esterna, si prevede la predisposizione di un punto di lavaggio degli pneumatici degli automezzi in corrispondenza dell'uscita dalle aree di lavoro. Tale punto sarà dotato di griglie idoneamente sopraelevate su cui far transitare gli automezzi per il lavaggio. Le acque reflue saranno opportunamente convogliate, pulite per sedimentazione e riutilizzate per alcuni cicli di lavaggio, a tale scopo saranno stoccate in apposita vasca stagna e condotte a smaltimento da ditta specializzata.
- copertura con teloni i materiali polverulenti trasportati; si prevede, inoltre, anche la bagnatura dei depositi temporanei del materiale proveniente dal fronte di scavo, in modo da contenere il fenomeno di sollevamento delle polveri.
- limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);
- bagnare periodicamente o coprire con teli (nei periodi di inattività e durante le giornate con vento intenso) i cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere;
- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- innalzare, se necessario, barriere protettive di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere;
- evitare le demolizioni e le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- durante la demolizione provvedere alla bagnatura dei manufatti al fine di minimizzare la formazione e la diffusione di polveri;
- le diverse operazioni di cantiere potrebbero comportare l'alterazione della qualità dell'aria nelle zone limitrofe a causa dei gas di scarico delle macchine operatrici e soprattutto delle polveri sollevate nelle fasi di movimentazione del terreno e dei materiali. Al fine di limitare tale impatto, si prevede di limitare al minimo il transito degli automezzi nelle zone urbane e ad alta utilizzazione agricola.

C) Misure per la salvaguardia del clima acustico

Allo scopo di contenere gli incrementi degli attuali livelli sonori in corrispondenza dei ricettori localizzati nei pressi delle aree di lavorazione e/o lungo la viabilità di cantiere, si prevedono idonee misure di mitigazione quali:

- una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare (quali ad esempio la selezione dei macchinari in conformità alle direttive comunitarie e nazionali, l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, installazione di silenziatore sugli scarichi, utilizzo di impianti fissi schermati, uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzanti di recente fabbricazione);
- l'adeguata manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere alla eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione, alla sostituzione dei pezzi usurati, al controllo e al serraggio delle giunzioni, ecc;
- corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere (orientamento e localizzazione impianti; utilizzo all'occorrenza di basamenti antivibranti; limitazione allo stretto necessario degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi, limitazione delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa, ecc.);
- l'utilizzo, all'occorrenza, di barriere acustiche provvisorie.

D) Misure per la salvaguardia delle acque e del suolo

Gli impatti sull'ambiente idrico e sul suolo e sottosuolo non costituiscono impatti "certi" e di dimensione valutabile in maniera precisa a priori, ma piuttosto impatti potenziali.



Le principali misure di mitigazione che si prevedere di adoperare per la salvaguardia delle acque e del suolo in fase di cantiere riguarderanno:

- specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere;
- specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;
- preparazione delle aree di cantiere e tutela degli sversamenti attraverso l'utilizzo del sistema di impermeabilizzazione delle aree di cantiere ed installazione dei presidi idraulici per il trattamento delle acque;
- adozione di specifiche modalità operative di cantiere

E) Misure per la salvaguardia della biodiversità

Durante la fase di costruzione dell'opera saranno adottate idonee azioni atte a prevenire l'alterazione degli ecosistemi e salvaguardare la vegetazione e la fauna, quali:

Le misure specifiche per la fase di corso d'opera sono:

- adozione di recinzione perimetrale lungo i cantieri al fine di impedire agli animali l'accesso alle aree principali di cantiere;
- adozione barriere antirumore mobili in presenza di siti sensibili, come biotopi, siti di nidificazione, di riproduzione, di alimentazione, siti di riposto, ecc;
- prevedere il mantenimento, il più possibile, della vegetazione esistente, in particolare in corrispondenza delle fasce fluviali, riducendo allo stretto necessario l'eventuale asportazione della vegetazione su entrambe le sponde;
- diminuire, in corrispondenza o in prossimità di aree sensibili, l'emissione di rumore e di luci mediante modulazione delle attività. In particolare, durante il periodo primaverile è raccomandata la sospensione delle lavorazioni più rumorose durante le ore crepuscolari e notturne.
- barriere che andranno ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata nei punti più sensibili del tracciato;
- ecodotti a ridosso delle gallerie per il passaggio dei medi e grandi mammiferi viventi il loco;
- adeguamento di strutture come tombini di drenaggio, sottopassi scatolari idraulici, sottopassi stradali.

- Che in prossimità dei cantieri operativi per la realizzazione di pile e viadotti, è prevista un'area dove stoccare temporaneamente la vegetazione da rimuovere (elementi giovani) con la loro terra di scotico e vegetale. Queste aree devono essere adeguatamente protette al fine di garantire il reimpianto della vegetazione traslocata e il ripristino dei suoli vegetali. Con il ripristino nel sito originario della vegetazione temporaneamente traslocata, le aree impegnate a tale scopo saranno ripristinate nello stato ante opera o utilizzate per potenziare il corridoio ecologico.

- Che in generale, tutte le misure previste per la salvaguardia del clima acustico, della qualità dell'aria, delle acque e del suolo descritte precedentemente, hanno effetti mitigativi sulla vegetazione e sulla fauna, cioè sono in grado di salvaguardare l'alterazione degli ecosistemi presenti.

Per quanto sopra esposto si ritiene che gli interventi previsti non causeranno perdita e/o frammentazione di habitat di interesse comunitario né perdita e/o frammentazione di habitat di specie di interesse comunitario, e non saranno in grado di produrre effetti negativi che possano ritenersi significativi nei confronti di specie ed habitat di interesse comunitario, tutelati dalle Direttive "Habitat" (Dir. 92/43/CEE) e "Uccelli" (Dir. 79/409/CEE aggiornata con la Direttiva 2009/147/CE), con riferimento ai siti di Rete Natura di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino.



Pertanto, risultano sussistenti i presupposti per esprimere, secondo l'allegato Format Valutatore (acquisito al protocollo dell'Ente con n. 15211 del 27/04/2023), **Screening di Incidenza specifico positivo**, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e della DRG 1661/2020, relativo al Progetto: "Realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n. 16 e completamento strada Interquartieri".

Allegato: Allegato A - Format per Screening di Valutazione di incidenza - Istruttoria del Valutatore di Screening specifico – prot. n. 15211/2023

Il Titolare della P.O. 3.5
Dott. Sandro Di Massimo
(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

Il Dirigente del Servizio 3
Dott. Andrea Pacchiarotti
(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

SDM\

Format per Screening di Valutazione di incidenza per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività Istruttoria del Valutatore di Screening specifico
ISTRUTTORIA VALUTATORE PER SCREENING SPECIFICO

Oggetto P/P/I/A: **Progetto: realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri (CUP E31B20000400001), nell'ambito del progetto FSC infrastrutture 2014-2020 - Loc. Gimarra**

- Tipologia P/P/I/A:
- Piani faunistici/piani ittici
 - Calendari venatori/ittici
 - Piani urbanistici/paesaggistici
 - Piani energetici/infrastrutturali
 - Altri piani o programmi
 - Ristrutturazione / manutenzione edifici DPR 380/2001
 - Realizzazione ex novo di strutture ed edifici
 - Manutenzione di opere civili ed infrastrutture esistenti
 - Manutenzione e sistemazione di fossi, canali, corsi d'acqua
 - Attività agricole
 - Attività forestali
 - Manifestazioni motoristiche, ciclistiche, gare cinofile, eventi sportivi, sagre e/o spettacoli pirotecnici, eventi/riprese cinematografiche e spot pubblicitari,etc.
 - Altro (specificare): **Nuova infrastruttura stradale**

Proponente: **Comune di Fano – Settore V Lavori Pubblici**

La proposta è assoggetta alle disposizioni dell'art. 10, comma 3, D.lgs. 152/06 s.m.i. e pertanto è valutata nell'ambito di altre procedura integrate VIA/VAS -V.Inc.A.?
 si NO
 Se, SI, fare riferimento alla procedura e specificare:
Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

SEZIONE 1 – LOCALIZZAZIONE, INQUADRAMENTO TERRITORIALE, VERIFICA DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE E SINTESI DELLA PROPOSTA

1.1. LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Regione: Marche Comune: Fano Prov.: PU Località/Frazione: Gimarra	<i>Contesto localizzativo</i> <input checked="" type="checkbox"/> Centro urbano <input checked="" type="checkbox"/> Zona periurbana <input checked="" type="checkbox"/> Aree agricole <input type="checkbox"/> Aree industriali <input checked="" type="checkbox"/> Aree naturali <input type="checkbox"/>
--	--

Particelle catastali: <i>(se ritenute utile e necessarie)</i>					
--	--	--	--	--	--

LAT.					
------	--	--	--	--	--

	LONG.					
Nel caso di Piano/Programma , descrivere area vasta di attuazione (oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione di piano o programma):						
1.2 Documentazione progettuale: VERIFICA COMPLETEZZA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA DAL PROPONENTE (compilare solo se la documentazione è ritenuta utile alla valutazione)						
<input type="checkbox"/>	File vettoriali/shape della localizzazione dell'P/P/I/A			<input type="checkbox"/>	Relazione descrittiva ed esaustiva dell'intervento/attività	SI
<input type="checkbox"/>	Carta zonizzazione di Piano			<input type="checkbox"/>	Eventuali studi ambientali disponibili	SI
<input type="checkbox"/>	Relazione di Piano/Programma	SI		<input type="checkbox"/>	Cronoprogramma di dettaglio	
<input checked="" type="checkbox"/>	Planimetria di progetto e delle eventuali aree di cantiere			<input type="checkbox"/>	Altri elaborati tecnici: - Relazione di Valutazione di Incidenza - Componente Biodiversità_Carta delle Aree Naturali Protette - Componente Biodiversità_Habitat di Interesse comunitario	SI
<input type="checkbox"/>	Ortofoto con localizzazione delle aree di P/I/A e eventuali aree di cantiere					
<input type="checkbox"/>	Adeguate cartografie dell'area di intervento (anche GIS)					
<input type="checkbox"/>	Informazioni per l'esatta localizzazione e cartografie					
<input type="checkbox"/>	Documentazione fotografica <i>ante operam</i>					
La documentazione fornita dal Proponente è completa e sufficiente ad inquadrare territorialmente il P/P/I/A e comprenderne la portata? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO						
Se, No , indicare la documentazione ritenuta necessaria e/o mancante e vedere sez.5.1 e 7:						
1.3 - SINTESI DEI CONTENUTI DELLA PROPOSTA						
Descrivere (oppure fare riferimento alla specifiche della documentazione presentata dal proponente):						
SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000						
SITI NATURA 2000						
ZPS	cod.	IT5310024	Colle S. Bartolo e litorale pesarese			
ZSC	cod.	IT5310007	Litorale della Baia del Re (esterno all'area di intervento – distanza: 500 metri)			
ZSC	cod.	IT5310008	Corso dell'Arzilla (esterno all'area di intervento – distanza: 200 metri)			
Obiettivi e Misure di conservazione e/o Piano di Gestione		Per ogni sito Indicare lo strumento di gestione e l'atto approvativo				
		<ul style="list-style-type: none"> - ZPS IT5310024: : DGR 1471 del 27/10/2008 recante misure minime di conservazione per le ZPS - ZSC IT5310007 e ZSC IT5310008: DGR 661 del 27/06/2016 recante misure di conservazione per le ZSC 				

2.1 - Il P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali? <input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	Eventuale nulla osta/autorizzazione/parere rilasciato dell'Ente Gestore dell'Area Protetta (se disponibile e già rilasciato) Riportare eventuale elementi rilevanti presenti nell'atto (se utile)
---	--

Il P/P/I/A interessa altre tipologie di aree tutelate (Ramsar, IBA, fasce di rispetto PAI o D.lgs 42/04 s.m.i., etc.)? *(verifica facoltativa, laddove ritenuta opportuna)* Si No

Se, Si, indicare quale ed allegare eventuale parere ottenuto:

Indicare eventuali vincoli presenti:

2.2 - ANALISI PER P/P/I/A ESTERNI AI SITI NATURA 2000

- Sito cod. **IT5310007 - Litorale della Baia del R**, distanza dal sito: 500 metri
- Sito cod. **IT5310008 – Corso dell'Arzilla**, distanza dal sito: 200 metri

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, la distanza dai siti e gli elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.) presenti tra l'area di attuazione del P/P/I/A ed i siti sopra indicati, sono sufficienti ad escludere il verificarsi di incidenze sui sito/i Natura 2000 medesimi?

Si No

Se, Si, descrivere perché:

SEZIONE 3 - ADEGUATE CONOSCENZE E BASI INFORMATIVE DEL SITO/I NATURA 2000 INTERASSATO/I

Nel caso specifico, considerata la proposta in esame, le informazioni disponibili sul sito/i Natura 2000 in possesso dell'Autorità delegata alla Valutazione di incidenza sono sufficienti per poter procedere all'istruttoria di screening? (se, **No**, quindi se le informazioni in possesso del Valutatore non sono adeguate si procede a Valutazione Appropriata – sez. 12).

Si NO

Se, No, perché:

SEZIONE 4- DESCRIZIONE DELLE CARATTERISTICHE DEL SITO NATURA 2000

SITO NATURA 2000 – cod. sito IT 5310029

Stato di conservazione di habitat e specie di interesse comunitario ed obiettivi di conservazione del sito Natura 2000 presenti nell'area del P/P/I/A (n.b. ripetere tabella per ogni sito/i Natura 2000 interessato/i dalla proposta)

STANDA RD DATA FORM Habitat e	STATO DI CONSERVAZIONE Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC	OBIETTIVO E/O MISURE DI CONSERVAZIONE Obiettivi* e/o Misure di Conservazione e/o Piani di Gestione (*se definiti)	PRESSIONI E/O MINACCE Report art. 17 DH o 12 DU, o info più di dettaglio da PdG e MdC
---	---	--	--

ZSC IT5310006 – COLLE SAN BARTOLO
ZPS IT5310024 - COLLE SAN BARTOLO E LITORALE PESARESE

HABITAT

Codice	Habitat	Stato di conservazione	Pressioni /Minacce
1170	scogliere	FV	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime

1210	vegetazione annua delle linee di deposito marine	U1	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge; I01 specie esotiche
6210	formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco Brometalia) (*notevole fioritura di orchidee)	FV	A03.03 assenza di falciatura A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo; G01.03 veicoli a motore; K02 evoluzione delle
91AA (prioritario)	Boschi orientali di quercia bianca	FV	K02 evoluzione delle biocenosi (inclusa l'avanzata del cespuglieto);
92A0	Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba	FV	I01 specie esotiche invasive
SPECIE			
Codice	Specie	Stato di conservazione	Pressioni/Minacce
A402	Accipiter brevipes (Sparviere levantino) Uccelli	XX	nessuna
A229	Alcedo atthis (Martin pescatore) Uccelli	FV	J02.03 canalizzazioni e deviazioni delle acque
A255	Anthus campestris (Calandro) Uccelli	FV	F05.04 bracconaggio K03.04 Predazione A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo.
A222	Asio flammeus (Gufo di palude) Uccelli	XX	nessuna
A243	Calandrella brachydactyla (Calandrella) Uccelli	XX	A06.04 abbandono della produzione agricola K02 evoluzione delle biocenosi (inclusa l'avanzata del
A224	Caprimulgus europaeus (Succiapre) Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione agricola

1088	Cerambyx cerdo (Cerambyce delle Querce) Insetti	XX	B02.04 rimozione degli alberi morti e deperienti F05.06 raccolta per collezionismo
A031	Ciconia ciconia (Cicogna bianca) Uccelli	XX	G disturbo antropico
A030	Ciconia nigra (Cicogna nera) Uccelli	XX	G disturbo antropico
A080	Circaetus gallicus (Biancone) Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo K02 evoluzione delle biocenosi (inclusa l'avanzata del
A081	Circus aeruginosus (Falco di palude) Uccelli	U1	-02.01 interramenti, bonifiche, prosciugamenti
A082	Circus cyaneus (Albanella reale) Uccelli	U1	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione agricola
A083	Circus macrourus (Albanella pallida) Uccelli	U1	nessuna
A084	Circus pygargus (Albanella minore) Uccelli	U1	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione agricola
A238	Dendrocopos medius (Picchio rosso mezzano) Uccelli	XX	B02.04 rimozione degli alberi morti e deperienti
A379	Emberiza hortulana (Ortolano) Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione
1078	Euplagia quadripunctaria Falena dell'edera Insetto	FV	F05.06 raccolta per collezionismo
A095	Falco naumanni Grillaio Uccelli	U1	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione agricola
A103	Falco peregrinus Falco pellegrino Uccelli	FV	G disturbo antropico G01.04 alpinismo, arrampicata su roccia,

A097	Falco vespertinus Falco cuculo Uccelli	FV	A06.04 abbandono della produzione agricola
A321	Ficedula albicollis Balia dal collare Uccelli	U1	nessuna
A127	Grus grus Gru Uccelli	XX	G disturbo antropico
A075	Haliaeetus albicilla Aquila di mare Uccelli	XX	nessuna
A338	Lanius collurio Averla piccola Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A10.01 rimozione delle siepi e boschetti o macchie
1083	Lucanus cervus Cervo volante Insetti	XX	B02.04 rimozione degli alberi morti e deperienti F05.06 raccolta per collezionismo
A246	Lullula arborea Tottavilla Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A02.04 produzione
A242	Melanocorypha calandra Calandra Uccelli	XX	A06.04 abbandono della produzione agricola
A073	Milvus migrans Nibbio bruno Uccelli	XX	nessuna
A074	Milvus milvus Nibbio reale Uccelli	XX	nessuna
A077	Neophron percnopterus Capovaccaio Uccelli	XX	nessuna
A094	Pandion haliaetus Falco pescatore Uccelli	XX	J02.01 interramenti, bonifiche, prosciugamenti
A072	Pernis apivorus Falco pecchiaiolo Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A02.02 disboscamento
A307	Sylvia nisora nisoria Bigia padovana Uccelli	XX	A10.01 rimozione delle siepi e boschetti o macchie

ZSC IT5310007 - Litorale della Baia del Re

HABITAT

Codice	Habitat	Stato di conservazione	Pressioni /Minacce
1170	scogliere	FV	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime
1210	vegetazione annua delle linee di deposito marine	U1	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge;
2110	dune embrionali mobili	U1	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge;
2120	Dune mobili del cordone litorale con presenza di <i>Ammophila arenaria</i> (dune bianche)	U1	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge;
2230	Dune con prati dei <i>Malcolmietalia</i>	FV	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge;
2240	Dune con prati dei <i>Brachypodietalia</i> e vegetazione annua	U1	D03 canali di navigazione, porti, costruzioni marittime; G05.05 manutenzione intensiva di parchi pubblici / pulizia di spiagge;

SPECIE

Codice	Habitat	Stato di conservazione	Pressioni /Minacce
A338	<i>Lanius collurio</i> (Averla piccola) Uccelli	FV	G disturbo antropico

ZSC IT5310008 – Corso dell'Arzilla

HABITAT			
Codice	Habitat	Stato di conservazione	Pressioni /Minacce
6430	Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile	FV	K02 evoluzione delle biocenosi (inclusa l'avanzata del consuetudine)
91AA	Boschi orientali di quercia bianca	FV	K02 evoluzione delle biocenosi (inclusa l'avanzata del consuetudine)
91E0	Foreste alluvionali di Alnus glutinosa e Fraxinus excelsior (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)	FV	I01 specie esotiche invasive
92A0	Foreste a galleria di Salix alba e Populus alba	FV	I01 specie esotiche invasive
SPECIE			
Codice	Habitat	Stato di conservazione	Pressioni /Minacce
1137	Barbus plebejus (Barbo comune) Pesci	FV	E03.02 discariche rifiuti industriali F02.03 pesca sportiva J02.03 canalizzazioni e deviazioni delle acque K03.05 antagonismo dovuto all'introduzione di specie
A379	Emberiza hortulana (Ortolano) Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A06.04 abbandono della produzione agricola
A338	Lanius collurio (Averla piccola) Uccelli	FV	A04.03 abbandono dei sistemi pastorali, assenza di pascolo A10.01 rimozione delle siepi e boschetti o macchie
1115	Protochondrostoma genei Lasca Pesci	FV	E03.02 discariche rifiuti industriali F02.03 pesca sportiva J02.03 canalizzazioni e deviazioni delle acque K03.05 antagonismo dovuto all'introduzione di specie

A302	Sylvia undata (Magnanina) Uccelli	XX	A10.01 rimozione delle siepi e boschetti o macchie
------	---	----	--

Ulteriori utili informazioni sulle caratteristiche del sito/i Natura 2000 e/o eventuali ulteriori pressioni e minacce identificate nello SDF: <i>(informazioni facoltative)</i>
--	----------------

4.1 - Determinare se il P/P/I/A è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito Natura 2000

La proposta è direttamente connessa alla gestione del sito Natura 2000? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	Se, Si , in che modo la proposta potrà contribuire al raggiungimento di uno o più obiettivi di conservazione del sito?
---	---

SEZIONE 5 – ANALISI DEI POSSIBILI FATTORI DI INCIDENZA

5.1 - Analisi gli elementi del P/P/I/A ed individuazione di altri P/P/I/A che insieme possono incidere in maniera significativa sul sito Natura 2000

La descrizione e la caratterizzazione della proposta fornita dal proponente è adeguata per la valutazione del possibile verificarsi di incidenza negativa sul sito/i Natura 2000 per il livello di screening?
 SI NO

Se, **No**, perché:

Specificare gli elementi del P/P/I/A che possono generare interferenze sul sito Natura 2000:

1.
2.
3.

5.2 - E' necessario richiedere integrazioni alla documentazione relativa alla proposta al fine di identificare tutti i possibili fattori di incidenza? Se, Si, riportare elenco nella sezione 7, parte (A) "Verifica completezza integrazioni".
 SI NO

Se **SI**, perché:

cumulativi di altri P/P/I/A/5.3 - Analisi di eventuali effetti	Esistono altri P/P/I/A che insistono sul medesimo sito Natura 2000? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO
	Se, Si, quali: 1. 2.
	In che modo gli effetti di questi ulteriori P/P/I/A possono essere correlati alla proposta in esame?
	Evidenziare gli effetti cumulativi e/o sinergici: 1. 2. 3. 4.

SEZIONE 6 – VERIFICA CONDIZIONI D’OBBLIGO
(n.b. sezione da compilare solo se sono state adottate le condizioni d’obbligo)

6.1 – Sono state inserite condizioni d’obbligo per la realizzazione della proposta?

SI NO

6.2 – Sono state correttamente individuate Condizioni d’obbligo coerenti con la proposta? (n.b. per ogni condizione d’obbligo inserita valutare se corretta/coerente ed idonea Si/No)

Riferimento all’Atto di individuazione delle Condizioni d’Obbligo:

.....

Condizioni d’obbligo inserite:

- SI NO
- SI NO
- SI NO
- SI NO

Se **No**, perché:

.....

6.3 - Sono state richieste integrazioni e/o l'inserimento di ulteriori Condizioni d'obbligo? Se, Si, riportare elenco nella sezione 7, parte (B) "Verifica completezza integrazioni".

SI NO

Se **SI**, perché:

.....

.....

SEZIONE 7-VERIFICA COMPLETEZZA INTEGRAZIONI RICHIESTE

Con comunicazione n.....(citare riferimento) sono state richieste integrazioni al proponente.
Il proponente ha riscontrato la richiesta di integrazioni?

SI NO

Se **No**, procedere all'archiviazione dell'istanza.

Se **Si**, specificare gli estremi della comunicazione con il quale sono state acquisite le integrazioni richieste:

.....

A) La documentazione integrativa riguardo la descrizione e documentazione progettuale è completa e coerente con la richiesta (5.2)?

- 1) SI NO
- 2) SI NO
- 3) SI NO

Se **No**, perché: (n.b. Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

Se, **Si**, ritornare a sezione 1.3.

B) La documentazione integrativa riguardo le Condizioni d'Obbligo è completa e coerente con la richiesta (6.3)?

- 1) SI NO
- 2) SI NO
- 3) SI NO

Se **No**, perché: (n.b. Un eventuale risposta negativa (NO) in questa sezione, determina l'**archiviazione dell'istanza**- sez. 12)

.....

SEZIONE 8 – VERIFICA DELLE POTENZIALI INCIDENZE SUL SITO NATURA 2000

(ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)

8.1 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e/o minacce individuate nell'ambito del Report di cui all'art. 17 DH o 12 DU e/o inserite nello Standard Data Form?

SI NO

Se **SI**, quali:

- 1.

2.
3.

8.2 Le azioni previste nella proposta corrispondono a pressioni e minacce individuate per gli obiettivi di conservazione del sito nel Piano di Gestione e/o nelle Misure di Conservazione?

SI NO

Se **SI**, quali:

1.
2.
3.

8.3 La proposta rientra tra quelle non ammissibili secondo quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

SI NO

Se **SI**, concludere lo screening negativamente e specificare le motivazione (da riportare in sez. 11):

Le modalità di esecuzione della proposta sono conformi con quanto previsto dalle Misure di Conservazione e/o dal Piano di Gestione del sito Natura 2000?

SI NO

Se **No**, perché:

Le Condizioni d'obbligo inserite sono sufficienti a garantire il rispetto degli obiettivi di conservazione del sito?

SI NO

Se **No**, perché:

SEZIONE 9 - VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA SUL SITO NATURA 2000 (ripetere per ogni sito Natura 2000 coinvolto)

9.1 HABITAT DI INTERESSE COMUNITARIO

Habitat di interesse comunitario (Allegato I DH) potenzialmente interessati dalla proposta:

Nessun Habitat di Interesse Comunitario è coinvolto dalla realizzazione del Progetto: "Realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri".

Possibile perdita di habitat di interesse comunitario:

No

SI

nessun habitat di interesse comunitario è coinvolto dal piano regionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PRACC)

- Permanente
- Temporaneo

9.2 - SPECIE ED HABITAT DI SPECIE DI INTERESSE COMUNITARIO

Specie di interesse comunitario (Allegato II DH e art. 4 DU) interessati dalla proposta:

Nessuna Specie di Interesse Comunitario è coinvolto dalla realizzazione del Progetto: "Realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri".

Possibile perturbazione/disturbo di specie di interesse comunitario: specie:

No

SI

Nessuna specie di interesse comunitario è coinvolta dal Piano Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PRACC)

- Permanente
- Temporaneo

Possibile perdita diretta/indiretta di specie di interesse comunitario: specie: Nessuna specie di interesse comunitario è coinvolta dal Piano Regionale di Adattamento al Cambiamenti Climatico (PRACC)	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> SI ➤ Permanente ➤ Temporaneo
Possibile perdita/frammentazione di habitat di specie: specie: Nessuna specie di interesse comunitario è coinvolta dal Piano Regionale di Adattamento al Cambiamenti Climatico (PRACC)	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> SI ➤ Permanente ➤ Temporaneo
indiretti9.4 –valutazione effetti cumulativi9.3 –Valutazione effetti	Gli altri P/P/I/A che insistono sul sito Natura 2000 in esame possono generare incidenze cumulative e/o sinergiche significative congiuntamente con la proposta in esame? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO Se Si , quali ed in che modo incidono significativamente sul sito, congiuntamente alla proposta in esame:	
indiretti9.4 –valutazione effetti cumulativi9.3 –Valutazione effetti	La proposta può generare incidenze indirette sul sito Natura 2000? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO Se Si , quali:	
SEZIONE 10 - SINTESI VALUTAZIONE		
L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, su habitat di interesse comunitario <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO Se, Si , perché: L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, su specie di interesse comunitario <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO Se, Si , perché: L'intervento può generare incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, sull'integrità del sito/i Natura 2000? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO Se, Si , perché:		
SEZIONE 11 – CONCLUSIONE DELLO SCREENING SPECIFICO		

Conclusioni e motivazioni (parere motivato): (n.b. da riportare nel parere di screening)

Evidenziato:

Che durante tutta la durata del cantiere saranno adottate idonee misure di prevenzione e mitigazione per contenere le emissioni inquinanti in atmosfera e le emissioni acustiche, salvaguardare la qualità delle acque e gestire correttamente i rifiuti, nonché tutte le misure previste per prevenire l'inquinamento delle acque e del suolo, in grado di prevenire anche l'alterazione degli ecosistemi e salvaguardare la vegetazione e la fauna.

Che le soluzioni progettuali finalizzate alla prevenzione e alla mitigazione degli impatti ambientali riguardano i seguenti aspetti:

A) Individuazione delle aree di cantiere e delle viabilità di cantiere

La corretta localizzazione dei siti di cantiere costituisce il primo provvedimento preventivo in merito al contenimento degli eventuali impatti, in quanto da esso dipendono gli effetti più significativi che si possono determinare sull'ambiente circostante e sul normale assetto funzionale delle residenze, delle viabilità e dei servizi.

Le aree di cantiere individuate per le opere in esame sono state scelte tenendo in considerazione le seguenti esigenze principali:

- disponibilità di aree libere in prossimità delle opere da realizzare;
- lontananza da ricettori critici e da aree densamente abitate;
- facile collegamento con la viabilità esistente, in particolare con quella principale;
- minimizzazione del consumo di territorio;
- minimizzazione dell'impatto sull'ambiente naturale ed antropico.

B) Misure per la mitigazione di emissioni in atmosfera

Al fine di ridurre quanto possibile le polveri in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori, saranno adottare tutti gli accorgimenti elencati di seguito:

- bagnatura delle piste non asfaltate per ridurre il livello di polveri prodotto;
- per evitare che i mezzi d'opera in uscita dalle aree di cantiere diffondano polveri e imbrattino la sede stradale della viabilità esterna, si prevede la predisposizione di un punto di lavaggio degli pneumatici degli automezzi in corrispondenza dell'uscita dalle aree di lavoro. Tale punto sarà dotato di griglie idoneamente sopraelevate su cui far transitare gli automezzi per il lavaggio. Le acque reflue saranno opportunamente convogliate, pulite per sedimentazione e riutilizzate per alcuni cicli di lavaggio, a tale scopo saranno stoccate in apposita vasca stagna e condotte a smaltimento da ditta specializzata.
- copertura con teloni i materiali polverulenti trasportati; si prevede, inoltre, anche la bagnatura dei depositi temporanei del materiale proveniente dal fronte di scavo, in modo da contenere il fenomeno di sollevamento delle polveri.
- limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (tipicamente 20 km/h);
- bagnare periodicamente o coprire con teli (nei periodi di inattività e durante le giornate con vento intenso) i cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere;
- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- innalzare, se necessario, barriere protettive di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere;
- evitare le demolizioni e le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- durante la demolizione provvedere alla bagnatura dei manufatti al fine di minimizzare la formazione e la diffusione di polveri;
- le diverse operazioni di cantiere potrebbero comportare l'alterazione della qualità dell'aria nelle zone limitrofe a causa dei gas di scarico delle macchine operatrici e soprattutto delle polveri sollevate nelle fasi di movimentazione del terreno e dei materiali. Al fine di limitare tale impatto, si prevede di limitare al minimo il transito degli automezzi nelle zone urbane e ad alta utilizzazione agricola.

C) Misure per la salvaguardia del clima acustico

Allo scopo di contenere gli incrementi degli attuali livelli sonori in corrispondenza dei ricettori localizzati nei pressi delle aree di lavorazione e/o lungo la viabilità di cantiere, si prevedono idonee misure di mitigazione quali:

- una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature da utilizzare (quali ad esempio la selezione dei macchinari in conformità alle direttive comunitarie e nazionali, l'impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate, installazione di silenziatore sugli scarichi, utilizzo di impianti fissi schermati, uso di gruppi elettrogeni e compressori insonorizzanti di recente fabbricazione);
- l'adeguata manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell'ambito delle quali provvedere alla eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione, alla sostituzione dei pezzi usurati, al controllo e al serraggio delle giunzioni, ecc;
- corrette modalità operative e di predisposizione del cantiere (orientamento e localizzazione impianti; utilizzo all'occorrenza di basamenti antivibranti; limitazione allo stretto necessario degli avvisatori acustici, sostituendoli ove possibile con quelli luminosi, limitazione delle attività più rumorose nelle prime/ultime ore del periodo di riferimento diurno indicato dalla normativa, ecc.);
- l'utilizzo, all'occorrenza, di barriere acustiche provvisorie.

D) Misure per la salvaguardia delle acque e del suolo

Gli impatti sull'ambiente idrico e sul suolo e sottosuolo non costituiscono impatti "certi" e di dimensione valutabile in maniera precisa a priori, ma piuttosto impatti potenziali.

Le principali misure di mitigazione che si prevedere di adoperare per la salvaguardia delle acque e del suolo in fase di cantiere riguarderanno:

- specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere;
- specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;
- preparazione delle aree di cantiere e tutela degli sversamenti attraverso l'utilizzo del sistema di impermeabilizzazione delle aree di cantiere ed installazione dei presidi idraulici per il trattamento delle acque;
- adozione di specifiche modalità operative di cantiere

E) Misure per la salvaguardia della biodiversità

Durante la fase di costruzione dell'opera saranno adottate idonee azioni atte a prevenire l'alterazione degli ecosistemi e salvaguardare la vegetazione e la fauna, quali:

Le misure specifiche per la fase di corso d'opera sono:

- adozione di recinzione perimetrale lungo i cantieri al fine di impedire agli animali l'accesso alle aree principali di cantiere;
- adozione barriere antirumore mobili in presenza di siti sensibili, come biotopi, siti di nidificazione, di riproduzione, di alimentazione, siti di riposto, ecc;
- prevedere il mantenimento, il più possibile, della vegetazione esistente, in particolare in corrispondenza delle fasce fluviali, riducendo allo stretto necessario l'eventuale asportazione della vegetazione su entrambe le sponde;
- diminuire, in corrispondenza o in prossimità di aree sensibili, l'emissione di rumore e di luci mediante modulazione delle attività. In particolare, durante il periodo primaverile è raccomandata la sospensione delle lavorazioni più rumorose durante le ore crepuscolari e notturne.
- barriere che andranno ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata nei punti più sensibili del tracciato;
- ecodotti a ridosso delle gallerie per il passaggio dei medi e grandi mammiferi viventi il loco;
- adeguamento di strutture come tombini di drenaggio, sottopassi scatolari idraulici, sottopassi stradali.

Che in prossimità dei cantieri operativi per la realizzazione di pile e viadotti, è prevista un'area dove stoccare temporaneamente la vegetazione da rimuovere (elementi giovani) con la loro terra di scotico e vegetale. Queste aree devono essere adeguatamente protette al fine di garantire il reimpianto della vegetazione traslocata e il ripristino dei suoli vegetali. Con il ripristino nel sito originario della vegetazione temporaneamente traslocata, le aree impegnate a tale scopo saranno ripristinate nello stato ante opera o utilizzate per potenziare il corridoio ecologico.

Che in generale, tutte le misure previste per la salvaguardia del clima acustico, della qualità dell'aria, delle acque e del suolo descritte precedentemente, hanno effetti mitigativi sulla vegetazione e sulla fauna, cioè sono in grado di salvaguardare l'alterazione degli ecosistemi presenti.

Per quanto sopra esposto si ritiene che gli interventi previsti non causeranno perdita e/o frammentazione di habitat di interesse comunitario né perdita e/o frammentazione di habitat di specie di interesse comunitario, e non saranno in grado di produrre effetti negativi che possano ritenersi significativi nei confronti di specie ed habitat di interesse comunitario, tutelati dalle Direttive "Habitat" (Dir. 92/43/CEE) e "Uccelli" (Dir. 79/409/CEE aggiornata con la Direttiva 2009/147/CE), con riferimento ai siti di Rete Natura di competenza della Provincia di Pesaro e Urbino.

Pertanto risultano sussistenti i presupposti per esprimere **Screening di Incidenza specifico positivo**, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e della DRG 1661/2020, relativo al Progetto: "Realizzazione viabilità di adduzione a Pesaro, miglioramento della viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S. n.16 e completamento strada Interquartieri".

SEZIONE 12 – CONCLUSIONE DEL PROCEDIMENTO DI SCREENING

	Esito positivo	Esito negativo
ESITO DELLO SCREENING: (le motivazioni devono essere specificate nella sezione 11)	<input checked="" type="checkbox"/> POSITIVO (Screening specifico) Lo screening di incidenza specifico si conclude positivamente, senza necessità	<input type="checkbox"/> NEGATIVO <input type="checkbox"/> RIMANDO A VALUTAZIONE APPROPRIATA

	di procedere a Valutazione Appropriata; nell'atto amministrativo riportare il parere motivato (Sez. 12) sulla base del quale lo screening si è concluso con Esito positivo.	<input type="checkbox"/> ARCHIVIAZIONE ISTANZA (motivata da carenze documentali/mancate integrazioni – sez. 8. oppure da altre motivazioni di carattere amministrativo) Specificare(se necessario):	
Ufficio / Struttura competente:	Valutatore	Firma	Luogo e data
Provincia di Pesaro Urbino, Servizio 3	Dott. Sandro Di Massimo	Il Responsabile della P.O 3.5 Dott. Sandro Di Massimo (Sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)	Pesaro, data della firma digitale



COMUNE DI FANO
(Provincia di Pesaro e Urbino)

OGGETTO: FSC INFRASTRUTTURE 2014-2020 – VIABILITA' DI ADDUZIONE A PESARO - MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E SS 16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI - CUP E31B20000400001.

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

In data 13/08/2020 è stata stipulata, fra il Comune di Fano e la Regione Marche la convenzione per la realizzazione dell'intervento denominato: "Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche Nord" - Progetto variante "Gimarra".

A seguito di procedura aperta, con determinazione di aggiudicazione non efficace n. 886 del 20 aprile 2022, successivamente dichiarata efficace con determinazione n. 909 del 26 aprile 2022, del Responsabile della CUC, l'appalto del servizio in oggetto è stato aggiudicato al Raggruppamento Temporaneo di Professionisti formato dalla Società ABACUS S.r.l., con sede legale in via degli Etruschi n. 11, 06124 - Paciano (PG) quale capogruppo mandataria del Raggruppamento temporaneo di professionisti, con la ditta AMBIENTE S.p.a., mandante, con sede legale in via Frassina n. 21 – 54033 Carrara (MS) e ARCHEOTECH Studio Associato di archeologia, mandante, con recapito professionale in via L. Manara n. 9, 06124 Perugia (PG).

In data 11/07/2022 il Raggruppamento Temporaneo di Professionisti composto da ABACUS srl, ARCHEOTECH e AMBIENTE s.p.a ha consegnato gli elaborati inerenti il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e la V.A.S..

1) COMUNICAZIONE AVVIO DEL PROCEDIMENTO ESPROPRIATIVO AGOSTO 2022

Nel mese di agosto 2022 è stato comunicato ai privati proprietari delle aree interessate dall'infrastruttura l'avvio del procedimento della variante urbanistica con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e/o all'asservimento di aree private, ai sensi degli artt. 7, 8 e 10 della legge 241/90, e degli artt. 11 e 12 del D.P.R. 327/2001, "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità*". Tale comunicazione è avvenuta mediante notificazione o invio di raccomandate A/R.

A seguito di tali comunicazioni sono pervenute le seguenti 15 osservazioni:

- 1.1) Maria Giovanna Burnaccioni, agli atti con p.g. n. 84882 del 08/09/2022;
- 1.2) Pozzi Maria Paola, Pozzi Maria Luisa, Pozzi Anna Natalia Rita, agli atti con p.g. n. 85812 del 12/09/2022;
- 1.3) Uguccioni Franco, Simoncini Rita, agli atti con p.g. n. 85863 del 12/09/2022;
- 1.4) Roscini e Renzoni costruzioni s.r.l., agli atti con p.g. n. 85958 del 12/09/2022;

- 1.5) Avv. Alba di Giovanni per Paci Matteo, agli atti con p.g. n. 86798 del 14/09/2022;
- 1.6) Pucci Luigi, agli atti con p.g. n. 86940 del 15/09/2022;
- 1.7) Mingione Antonio, Pascucci Anna Grazia, agli atti con p.g. n. 87283 del 15/09/2022;
- 1.8) Benini Luciano, Bellini Barbara, agli atti con p.g. n. 87434 del 16/09/2022;
- 1.9) Montanari Fabio, agli atti con p.g. n. 87506 del 16/09/2022;
- 1.10) Vitali Cecilia, agli atti con p.g. n. 87541 del 16/09/2022;
- 1.11) Gabellini Claudio, agli atti con p.g. n. 87572 del 16/09/2022;
- 1.12) Gabbianelli Eugenio, Roscini Maura agli atti con p.g. n. 87929 del 19/09/2022;
- 1.13) Longhini Daniele, agli atti con p.g. n. 88181 del 20/09/2022;
- 1.14) Fabbri Luca, agli atti con p.g. n. 88528 del 20/09/2022;
- 1.15) Provincia di Pesaro e Urbino, agli atti con p.g. n. 89156 del 20/09/2022;

Sulla base del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) presentato dai progettisti, in data 31 agosto 2022 si è tenuta la Conferenza di Servizi inerente la *“Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri.”*

Con p.g. 84821 del 08/09/2022 il verbale, completo dei contributi pervenuti, è stato inviato a tutti i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) e all’Autorità Competente.

Sulla base del contributo della Soprintendenza e del relativo *“invito alla valutazione di tracciati alternativi”* il Comune di Fano ha richiesto al R.T.P. con capogruppo Abacus srl, incaricato della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), di modificare il PFTE stesso adeguandosi al contributo espresso.

Con p.g. 114906 del 01/12/2022 è stato acquisito il parere con il quale la Soprintendenza, *“(…) Considerato che entrambe le soluzioni 1 e 2 risultano sostenibili e coerenti con le forme di tutela paesaggistica presenti nel contesto ... esprime parere favorevole sulla variante al PRG in esame. Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall’iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica. (...)”* e con p.g. n.115456 del 02/12/2022 è stato acquisito il parere favorevole della Regione Marche - Settore Genio Civile Marche Nord, ai sensi dell’art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 e s.m.i.-

Il Consiglio Comunale con deliberazione n. 228 del 22/12/2022:

- ha approvato la modifica del tracciato inerente il miglioramento viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada interquartieri, così come rappresentata nell’elaborato progettuale *“2218_F_SODPL92_00 – Planimetria di progetto”*;

- ha approvato lo schema di Accordo di Programma tra Regione Marche, Provincia di Pesaro-Urbino e Comune di Fano per dare attuazione all’intervento denominato *“Miglioramento viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada interquartieri”* - CUP E31B20000400001” in variante al Piano Regolatore Generale vigente, ai sensi dell’art. 34 del d.lgs. n. 267/2000 e dell’art. 26 bis della L.R. 34/92;

- ha stabilito di assumere a carico del Comune di Fano la maggior somma pari ad € 5.065.146,29, *“fermo restando che la specifica modalità di copertura finanziaria di detto cofinanziamento sarà congruita in relazione al Piano di Fattibilità Tecnico Economico nell’ambito strumenti di programmazione dell’Ente”*;

Il R.T.P. con capogruppo Abacus srl ha presentato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

(PFTE), acquisito dal Comune di Fano da ultimo in data 13/01/2023 e protocollato con p.g. n. 3961 del 14/01/2023, modificato a seguito dei pareri della Soprintendenza e della Regione Marche – Genio Civile ed approvato dalla Giunta Comunale con D.G.C. n. 9 del 14/01/2023 e D.G.C. n. 10 del 19/01/2023.

2) RINNOVO DELLA COMUNICAZIONE AVVIO DEL PROCEDIMENTO ESPROPRIATIVO A MEZZO PUBBLICAZIONE IN DATA 16/01/2023.

In data 16/01/2023 è stato pubblicato sui quotidiani Il Resto del Carlino, Il Corriere Adriatico, Il Messaggero pertanto, apposito avviso pubblico “*FSC INFRASTRUTTURE 2014-2020 – VIABILITA’ DI ADDUZIONE A PESARO - MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E SS 16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI – CUP E31B20000400001.*

AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER L’APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL’ESPROPRIO E/O ALL’ASSERVIMENTO DI AREE DI PROPRIETÀ PRIVATA INTERESSATE DALLA REALIZZAZIONE DEI LAVORI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E LA S.S. 16 “ADRIATICA” PER IL COMPLETAMENTO DELLA STRADA INTERQUARTIERI A SEGUITO DELLA MODIFICA DEL TRACCIATO E DELLO SCHEMA DI ACCORDO DI PROGRAMMA. (ARTT. 7, 8 E 10 L. 241/1990 E ARTT. 11 E 12 DPR 327/2001 E SS.MM.II.), essendo il numero degli interessati superiore a 50 come previsto dall’art. 11 comma 2 del DPR n. 327/2001 e ss.mm.ii. oltre ad essere stato pubblicato per 30 giorni all’Albo Pretorio del Comune di Fano, come si evince dall’attestato di pubblicazione p.g. n. 20331 del 27/02/2023.

A seguito della pubblicazione dell’Avviso pubblico, sono pervenute le seguenti 12 osservazioni, di cui 1 fuori dai termini previsti:

- 2.1) Pierelli Roberto agli atti con p.g. n. 13591 del 07/02/2023;
- 2.2) Vitali Giordano agli atti con p.g. n. 14509 del 09/02/2023;
- 2.3) Benini Paolo agli atti con p.g. n. 14283 del 09/02/2023;
- 2.4) Pozzi Maria Paola, Pozzi Maria Luisa, Pozzi Anna Natalia Rita, agli atti con p.g. n. 14349 del 09/02/2023;
- 2.5) Piccinetti Corrado, Piccinetti Giovanni, Piccinetti Elena, Giovanetti Emanula, agli atti con p.g. n. 14822 del 10/02/2023;
- 2.6) Montanari Fabio, agli atti con p.g. n. 15450 del 13/02/2023;
- 2.7) Benini Luciano, Bellini Barbara, agli atti con p.g. n. 15315 del 13/02/2023;
- 2.8) Solazzi Vittorio agli atti con p.g. n. 15506 del 13/02/2023;
- 2.9) Fabbri Luca agli atti con p.g. n. 15625 del 14/02/2023;
- 2.10) Gabbianelli Eugenio, Roscini Maura agli atti con p.g. n. 15631 del 14/02/2023;
- 2.11) Uguccioni Franco, Simoncini Rita, Uguccioni Tommaso, Cuomo Michele, Grottolì Francesca, Betterini Luigino, Boldrighini Iole, Cojocarù Alexandra, Battistelli Marinella, Battistelli Marisa, Battistelli Massimo agli atti con p.g. n. 15690 del 14/02/2023;
- 2.12) Uguccioni Marco agli atti con p.g. n. 18427 del 21/02/2023 (Osservazione pervenuta in perenzione dei termini);

3) INTEGRAZIONE DELLA COMUNICAZIONE AVVIO DEL PROCEDIMENTO ESPROPRIATIVO A MEZZO PUBBLICAZIONE IN DATA 07/03/2023.

In data 07/03/2023 è stato pubblicato sui quotidiani Il Resto del Carlino, Il Corriere Adriatico, Il Messaggero pertanto, apposito avviso pubblico ad integrazione di quello precedentemente pubblicato in data 16/01/2023, oltre ad essere stato pubblicato per 30 giorni all’Albo Pretorio del Comune di Fano, come si evince dall’attestato di pubblicazione p.g. n.48602 del 16/05/2023.

A seguito della pubblicazione dell’Avviso pubblico del 07/03/2023 sono pervenute le seguenti

osservazioni:

3.1) De Martino Alfredo, agli atti con p.g. n. 30774 del 27/03/2023

3.2) Paolo Walter Ghiselli agli atti con pg 35138 del 06.04.2023;

4) PUBBLICAZIONE IN DATA 28/02/2023 DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA IN VARIANTE AL PRG FRA REGIONE MARCHE, PROVINCIA DI PESARO URBINO E COMUNE DI FANO.

In data 23 febbraio 2023, alle ore 15:00, in modalità da remoto, si è tenuta la conferenza preliminare dove i rappresentanti di tutte le Amministrazioni interessate (Regione Marche, Provincia di Pesaro e Urbino, e Comune di Fano), hanno espresso il consenso unanime alla “PROPOSTA DI ACCORDO DI PROGRAMMA TRA LA REGIONE MARCHE, LA PROVINCIA DI PESARO E URBINO E IL COMUNE DI FANO, PER DARE ATTUAZIONE ALL'INTERVENTO DENOMINATO “MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI” - CUP E31B20000400001” IN VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI INERENTI L'AZIONE INTEGRATA E COORDINATA DEL COMUNE, DELLA PROVINCIA E DELLA REGIONE, AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267/2000 E DELL'ART. 26 BIS DELLA L.R.34/92”, approvata in via preliminare con delibera n. 122 del 10/02/2023 della Giunta della Regione Marche; con decreto n. 5 del 23/01/2023 del Presidente della Provincia di Pesaro e Urbino; con delibera n. 228 del 22/12/2022 del Consiglio Comunale di Fano, con delibera n. 9 del 14/01/2023 della Giunta Comunale di Fano e con delibera n. 10 del 19/01/2023 della Giunta Comunale di Fano;

In data 28/02/2023, è stato pubblicato apposito avviso pubblico sui quotidiani Il Resto del Carlino, Il Corriere Adriatico, Il Messaggero, nonché mediante affissione di manifesti, oltre ad essere stato pubblicato per 60 giorni all'Albo Pretorio del Comune di Fano.

Visto il certificato del Settore II – Ufficio Archivio e Protocollo, in atti ente con p.g. 47769 del 12/05/2023 con il quale si attesta:

“(…)

- che la pubblicazione dell'avviso avente ad oggetto “FSC infrastrutture 2014-2020 – viabilità di adduzione a Pesaro – miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – completamento strada interquartieri – CUP E31B20000400001” relativo all'avviso di deposito in materia di “proposta di accordo di programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino, il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato “miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e la S.S. 16 - completamento della strada interquartieri” - CUP E31B20000400001 in variante al piano regolatore generale vigente, per la regolamentazione dei rapporti inerenti l'azione integrata e coordinata del comune, della provincia e della regione, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs 267/2000 e dell'art. 26/bis L.R. 34/92 e pubblicazione del rapporto ambientale e sintesi non tecnica inerenti la procedura di Vas ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.” è regolarmente avvenuta per 60 giorni consecutivi dal 28.02.2023 al 29.04.2023;

- che allo scrivente ufficio sono pervenute le osservazioni come da elenco allegato (all. 1), facente parte integrante e sostanziale della presente certificazione;

- che la Regione Marche, con note acquisite in atti con p.g. 39807 del 20.04.23, p.g. 41409 del 26.04.2023, p.g. 42194 del 27.04.2023, pg 43460 del 02.05.23, ha trasmesso allo scrivente ufficio le osservazioni ad essa pervenute già assegnate al Settore V – Lavori Pubblici ed al Settore IV – Urbanistica;

- che la Provincia di Pesaro e Urbino, con note acquisite in atti p.g. n. 43858 del 03.05.2023 e p.g. 44272 del 04.05.2023, ha trasmesso allo scrivente ufficio le osservazioni ad essa pervenute già assegnate al Settore V – Lavori Pubblici ed al Settore IV – Urbanistica;

(…)”

Secondo quanto riportato nell'allegato 1 al suddetto certificato p.g. 47769 del 12/05/2023 sono pervenute al Comune di Fano le seguenti 100 osservazioni:

001_pg 36719 del 12 04 2023 Taus_srl
002_pg 39497 del 19 04 2023 Patregnani
003_pg 40787 del 24 04 2023 Lupus
004_pg 40889 del 24 04 2023 Pozzi Maria Luisa
005_pg 40896 del 24 04 2023 Livraghi Roberto
006_pg 41115 del 26 04 2023 Pucci
007_pg 41119 del 26 04 2023 Poncini Filippo
008_pg 41121 del 26 04 2023 Franca Tombari
009_pg 41129 del 26 04 2023 Pascucci e Cecchettini
010_pg 41146 del 26 04 2023 Iacucci Chiara
011_pg 41157 del 26 04 2023 Gambelli Luigi
012_pg 41163 del 26 04 2023 Pascucci Renato
013_pg 41169 del 26 04 2023 Pozzi Paola Maria
014_pg 41175 del 26 04 2023 Mauro Fehervari
015_pg 41179 del 26 04 2023 Tonelli Giovanni
016_pg 41183 del 26 04 2023 Tonelli Giovanni
017_pg 41187 del 26 04 2023 Dellisanti Marco
018_pg 41226 del 26 04 2023 Argonauta
019_pg 41236 del 26 04 2023 Argonauta
020_pg 41256 del 26 04 2023 Manieri e Pacchiarotti
021_pg 41274 del 26 04 2023 Pascucci Andrea
022_pg 41288 del 26 04 2023 Brunori Augusto
023_pg 41295 del 26 04 2023 De Marchi Luciana
024_pg 41329 del 26 04 2023 Simoncelli Giacomo
025_pg 41405 del 26 04 2023 Tonelli Ferrante
026_pg 41553 del 27 04 2023 Tonelli Ferrante
027_pg 41828 del 27 04 2023 Tonucci Bianca Maria
028_pg 42014 del 27 04 2023 Balzi Fabrizio e Diotallevi Barbara
029_pg 42343 del 28 04 2023 Ghiselli Alberto Ilaria e Andrea
030_pg 42346 del 28 04 2023 Scardacchi Maria
031_pg 42354 del 28 04 2023 Scardacchi Maria
032_pg 42365 del 28 04 2023 Scardacchi Maria
033_pg 42367 del 28 04 2023 Sabatini Marco Coraducci Elisabetta
034_pg 42379 del 28 04 2023 Sbrozzi Marco
035_pg 42385 del 28 04 2023 Scardacchi Maria
036_pg 42390 del 28 04 2023 Dattolo Luciana
037_pg 42398 del 28 04 2023 Subissati Orietta
038_pg 42419 del 28 04 2023 Sabbatini Ghiselli Giommi
039_pg 42436 del 28 04 2023 Gurini Gabriele
040_pg 42453 del 28 04 2023 Montesi Caterina
041_pg 42500 del 28 04 2023 Mei Roberta
042_pg 42513 del 28 04 2023 Comitato vibilità sostenibile
043_pg 42534 del 28 04 2023 Zannier Paolo
044_pg 42654 del 28 04 2023 Roberti Giorgio Fiocco Virginio
045_pg 42689 del 28 04 2023 Pajno Alessandro Luciano
046_pg 42744 del 29 04 2023 Lucarelli Giambattista
047_pg 42747 del 29 04 2023 Solazzi Massimo
048_pg 42749 del 29 04 2023 Lucarelli Giuseppina
049_pg 42750 del 29 04 2023 Pucci Giorgio
050_pg 42751 del 29 04 2023 Solazzi Giacomo
051_pg 42752 del 29 04 2023 Baldassarri Nilvia

052_pg 42753 del 29 04 2023 Arceci Sivan
053_pg 42754 del 29 04 2023 Agostini Ornella
054_pg 42755 del 29 04 2023 Agostini Adele
055_pg 42756 del 29 04 2023 Rivelli Mauro
056_pg 42757 del 29 04 2023 Pierelli Roberto
057_pg 42758 del 29 04 2023 Polverari Egle
058_pg 42760 del 29 04 2023 Grottoli Francesca
059_pg 42762 del 29 04 2023 Guiducci Barbara
060_pg 42764 del 29 04 2023 Tesini Federica
061_pg 42765 del 29 04 2023 Sorcinelli Gianluca
062_pg 42770 del 29 04 2023 Stefanini Martina
063_pg 42773 del 29 04 2023 Benini Giovanna
064_pg 42776 del 29 04 2023 Bellini Barbara
065_pg 42778 del 29 04 2023 Benini Luciano
066_pg 42779 del 29 04 2023 Don Gianni Petroni
067_pg 42781 del 29 04 2023 Bolognini Lorenzo
068_pg 42805 del 29 04 2023 Pedini Michele
069_pg 42809 del 29 04 2023 Marcucci Andrea
070_pg 42810 del 29 04 2023 Fratini Daniele Gerardo
071_pg 42811 del 29 04 2023 Fabbri Luca
072_pg 42813 del 29 04 2023 Vitali Leonardo
073_pg 42816 del 29 04 2023 Cetrone Guglielmo
074_pg 42818 del 29 04 2023 Carotti Anna
075_pg 42821 del 29 04 2023 Colucci Antonio
076_pg 42879 del 02 05 2023 Fraternale Patrizia
077_pg 42902 del 02 05 2023 De Vito Saula
078_pg 42964 del 02 05 2023 Morenzetti Francesca
079_pg 42997 del 02 05 2023 Fraternale Meloni
080_pg 43001 del 02 05 2023 Tonucci Faustina
081_pg 43004 del 02 05 2023 Gaggi Anna
082_pg 43013 del 02 05 2023 Pascucci Laura
083_pg 43021 del 02 05 2023 Bruscia Samantha
084_pg 43081 del 02 05 2023 Cristian Paci
085_pg 43093 del 02 05 2023 Genova Angela
086_pg 43096 del 02 05 2023 Carnaroli Paolo
087_pg 43098 del 02 05 2023 Pierelli Martina
088_pg 43108 del 02 05 2023 Poncini Livraghi
089_pg 43120 del 02 05 2023 Tonucci Faustina
090_pg 43131 del 02 05 2023 Betterini Luigino
091_pg 43145 del 02 05 2023 Albertini Andrea
092_pg 43177 del 02 05 2023 Antonioli Joshua
093_pg 43201 del 02 05 2023 Lorenzi Lucia
094_pg 43208 del 02 05 2023 Vitali Riccado
095_pg 43226 del 02 05 2023 Benetti Monica
096_pg 43239 del 02 05 2023 Fraternale Patrizia
097_pg 43247 del 02 05 2023 Ansuini Giulia
098_pg 43252 del 02 05 2023 Battisti Giorgio
099_pg 43276 del 02 05 2023 Piergiovanni Ambretta
100_pg 42490 del 28 04 2023 Comune_Fano

Inoltre con p.g. 44272 la Provincia di Pesaro-Urbino ha trasmesso al Comune un'osservazione a firma Tamburini Paolo, non presente nel certificato comunale e qui classificata con il numero:

“130. OSSERVAZIONE n. 4.101) p.g. n. 44272 del 04/05/2023 proposta da Tamburini Paolo (osservazione acquisita tramite la Provincia di Pesaro-Urbino agli atti con p.g. n. 44272 del

04/05/2023)”

Preso atto che:

- gli atti dell'Accordo di Programma sono stati depositati a disposizione del pubblico per 60 giorni consecutivi dal 28/02/2023 al 29/04/2023 compreso;
- è stata data notizia anche mediante pubblicazione degli atti nel portale istituzionale del Comune di Fano (www.comune.fano.ps.it) sia all'albo informatico online sia alla pagina di settore “Avvisi Urbanistica”;

Ricordato che a seguito delle richiesta di modifica della Soprintendenza il tracciato stradale ha subito un diverso sviluppo con conseguente disimpegno di alcuni dei proprietari inizialmente interessati dall'opera, si ritiene pertanto di controdedurre le osservazioni collegate alle notifiche inviate nel mese di agosto 2022 in quanto ancora pertinenti con il tracciato così come modificato.

Ritenuto di controdedurre alle osservazioni pervenute come di seguito riportato:

GRUPPO OSSERVAZIONI 1

1. OSSERVAZIONE n. 1.1) p.g. n. 84882 del 08/09/2022 proposta da Burnaccioni Maria Giovanna

Richiesta / sintesi della richiesta:

In conseguenza alla notificazione del primo avviso comunica la sua disponibilita' a cedere l'intero lotto di terreno oggetto d'esproprio. foglio 36, mappale o particella n. 506 della superficie di 460 mq.

Deduzione:

L'osservazione e' da ritenersi accoglibile nella sua interezza. non risultano pervenute ulteriori osservazioni in conseguenza del secondo avviso.

Proposta: L'osservazione è da ACCOGLIERE

2. OSSERVAZIONE n. 1.2) p.g. n. 85812 del 12/09/2022 proposta da Pozzi Maria Paola, Pozzi Maria Luisa, Pozzi Anna Natalia Rita

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE 2.4) p.g. n. 14349 del 09/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

3. OSSERVAZIONE n. 1.3) p.g. n. 85863 del 12/09/2022 proposta da Uguccioni Franco e Simoncini Rita

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE n. 2.11) p.g. n. 15690 del 14/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

4. OSSERVAZIONE n. 1.4) p.g. n. 85958 del 12/09/2022 proposta da Roscini e Renzoni costruzioni srl

Richiesta / sintesi della richiesta:

In conseguenza alla notificazione del primo avviso osserva che con riferimento all'eventuale esproprio di parte dei mappali nn. 2473, 3196 del f. 36, chiede che le porzioni lato mare che risultassero intercluse dopo che sia stata effettuata l'espropriazione vengano acquisite dall'amministrazione comunale in quanto risulterebbero non facilmente raggiungibili se non addirittura intercluse e pertanto di nessuna utilità residua per la proprietà'.

Deduzione:

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

5. OSSERVAZIONE n. 1.5) p.g. n. 86798 del 12/09/2022 proposta da Avv Alba di Giovanni

la presente comunicazione si presenta come una richiesta di accesso agli atti e non come osservazione.

6. OSSERVAZIONE n. 1.6) p.g. n. 86940 del 15/09/2022 proposta da Pucci Luigi

Richiesta / sintesi della richiesta

In conseguenza alla notificazione del primo avviso osserva che in relazione al progettato tracciato ritiene opportuna una leggera modifica dello stesso per la salvaguardia generale dell'ambito con particolare riferimento alla flora e alla fauna presente.

L'osservazione prospettando problematiche essenzialmente privatistiche e non prettamente pubblicistiche sarebbe da respingere in toto.

Non risultano pervenute ulteriori osservazioni in conseguenza del secondo avviso.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Con la modifica del tracciato conseguente alla conferenza di servizi del 31/08/2022 l'infrastruttura non interferisce più con la proprietà dell'osservante.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

7. OSSERVAZIONE n. 1.7) p.g. n. 87283 del 15/09/2022 proposta da Mingione Antonio e Pascucci Anna Grazia

Richiesta / sintesi della richiesta:

Presenta n. 10 osservazioni sostanzialmente riconducibili a quelle di cui al n. 4.65) p.g. n. 42778, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

8. OSSERVAZIONE n. 1.8) p.g. n. 87434 del 16/09/2022 proposta da Benini Luciano e Bellini Barbara

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE 2.7) p.g. n. 15315 del 13/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

9. OSSERVAZIONE n. 1.9) p.g. n. 87506 del 16/09/2022 proposta da Montanari Fabio

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE n. 2.6) p.g. n. 15450 del 13/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

10. OSSERVAZIONE n. 1.10) p.g. n. 87541 del 16/09/2022 proposta da Vitali Cecilia

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione propone una leggera modifica del tracciato per la salvaguardia di un fabbricato residenziale, di un pozzo per rifornimento idrico e per la diminuzione della porzione di terreno agricolo che in ogni caso rimarrà intercluso oltre la realizzanda strada.

Non risulta presentata una ulteriore osservazione in conseguenza del secondo avviso.

In qualità di proprietaria di terreni distinti al foglio 11 con le particelle 87 - 321 - 30, dato atto che nella particella 87 insiste anche un fabbricato di civile abitazione, sempre di proprietà, propone la seguente osservazione chiedendo di poter rivedere il percorso del tracciato viario, spostandolo solo di alcune decine di metri e di conseguenza allontanandolo dal fabbricato di civile abitazione come meglio riportato nell'elaborato grafico unito all'osservazione in quanto lo spostamento, anche fosse di soli 50 - 60 metri, risolverebbe, non di poco, diversi problemi; per primo, l'inquinamento acustico, rispetto al fabbricato di civile abitazione; inoltre, si eviterebbe di far ricadere in vincolo stradale tale fabbricato, non creando grave svalutazione dello stesso e di conseguenza si abbasserebbe sensibilmente l'indennità di esproprio.

Il pozzo irriguo presente nelle vicinanze del fabbricato non verrebbe a rimanere al di là della progettata strada rispetto al fabbricato, con intuibili vantaggi sia per l'utenza e sempre per l'indennità

di esproprio.

Verrebbe inoltre evitato un sicuro pericoloso rettilineo della strada in progetto in prossimità della rotatoria.

Tra le altre cose il terreno che rimarrebbe staccato dalla proprietà, oltre la strada in progetto, sarebbe di minore superficie, quindi più facile da proporre sul mercato ai confinanti, in considerazione che con la separazione dal corpo principale, diventerebbe difficilissimo da raggiungere, in special modo con mezzi agricoli, indispensabili per la coltivazione .

Deduzione:

Il tracciato dell'infrastruttura oggetto dell'Accordo di Programma, quale variante al PRG vigente è stato approvato con delibera n. 10 del 19/01/2023 della Giunta Comunale di Fano;

In ottemperanza al DM 5/11/2001, è stato ottimizzato dai progettisti l'andamento del tracciato planimetrico andando ad agire sulle curve di transizione (clotoidi).

Tale modifica accoglie di fatto le richieste dell'osservazione, si rimanda alle controdeduzioni dell'OSSERVAZIONE n. 4.101, p.g. n. 42490 del 28/04/2023

Proposta: L'osservazione è da ACCOGLIERE

11. OSSERVAZIONE n. 1.11) p.g. n. 87572 del 16/09/2022 proposta da Gabellini Claudio

Richiesta / sintesi della richiesta

Segnala illegittimità progettuale per non aver preso in esame tutta la documentazione geologica e connessa relativa alla sua proprietà già in possesso del comune e per omesso esame dei vincoli esistenti e sussumibili anche nei confronti della fauna protetta.

Ritiene del tutto ignorato il principio di precauzione ambientale e la conseguente tutela anticipata. chiede che il percorso stradale sia del tutto spostato al di là del torrente Arzilla in situazione opposta a quella di cui al progetto.

Contesta irregolarità nella notifica dell'avviso in quanto non sottoscritto dal messo notificatore, riservandosi di ricorrere presso le eventuali sedi per l'insanabile vizio di notifica. contesta l'ignorata tutela ambientale e legale con totale inosservanza del principio di precauzione e di prevenzione in materia ambientale.

Per quanto concerne la sua proprietà ritiene che la prevista realizzazione dell'opera comporti un gravissimo pregiudizio all'equilibrio idro geologico del sito con innesco di probabili scivolamenti verso valle della parte sovrastante l'asse viario, che nel caso produrrebbe danni per circa dieci / dodici milioni di euro alla proprietà.

Con il progetto in questione viene ignorato il profilo della tutela della salute umana anche per quanto concerne il livello di accettabilità acustica .

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Con la modifica del tracciato conseguente alla conferenza di servizi del 31/08/2022 l'infrastruttura non interferisce più con la proprietà dell'osservante.

Non risultano presentate ulteriori osservazioni

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

12. OSSERVAZIONE n. 1.12) p.g. n. 87929 del 19/09/2022 proposta da Gabbianelli Eugenio, Roscini Maura

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE n. 2.10) p.g. n. 15631 del 14/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

13. OSSERVAZIONE n. 1.13) p.g. n. 88181 del 19/09/2022 proposta da Longhini Daniele

Richiesta / sintesi della richiesta:

Manifesta ferma opposizione alla realizzazione del tracciato stradale per il suo impatto sul territorio in quanto invasivo e devastante dal punto di vista ambientale, anche in relazione alla costruzione del ponte sul torrente Arzilla che crea enorme impatto ambientale soprattutto con la chiusura della via del Torrente che si pone in contrasto con le previsioni urbanistiche del prg rispetto a quanto previsto dal comparto st2_p15.

Precisa che il disegno del tracciato pressochè parallelo ma allontanato dall'alveo del torrente Arzilla, peraltro in aree geologicamente franabili, si presenta indiscutibilmente come ipotesi di forte impatto ambientale non solo per l'irreparabile danno ecologico ma anche per la sua visibilità, rilevato che nonostante i dichiarati interventi volti a disegnare un tracciato "scavato" nella collina, dalla verifica delle tavole di progetto depositate emerge inequivocabilmente "la creazione di inevitabili muri di contenimento di altezza assolutamente inaccettabile per la devastazione dell'ambiente circostante e per la conseguente cementificazione.

I propositi di riqualificazione delle aree interessate non possono certo prevedere la piantumazione di alberi ad alto fusto di decenni e decenni di vita, quali quelli inevitabilmente oggetto di abbattimento in un'area che ad oggi rappresenta il fiore all'occhiello della città di Fano, invidiabile ed invidiata area naturale preservata sino ai nostri giorni e che sarebbe in un sol colpo cancellata per sempre.

Contesta fermamente, con ogni piu' ampia riserva di azioni rivolte alla tutela degli "interessi legittimi" e dei "diritti acquisiti", che la previsione della chiusura alla circolazione stradale di via del Torrente, con la creazione di un minimo passaggio ciclopedonale sia in netto ed insanabile contrasto con le previsioni del "comparto st2_p15", così come individuato nel vigente p.r.g., insistenti sulla via del Torrente e nelle aree prospicienti, già deliberate ed approvate dall'amministrazione comunale che non solo ha avviato la realizzazione degli interventi previsti ma ha anche deliberato ed approvato un preciso conseguente piano di allargamento della via del Torrente " al fine di consentire un miglioramento della viabilità" sulla citata via.

Con la chiusura di via del Torrente infatti si renderebbero evidentemente impossibili le attuazioni di quanto già approvato e disposto, con conseguenti enormi danni economici che saranno, in caso di conferma del tracciato proposto, non solo avanzati nei confronti dell'amministrazione comunale, ma anche sottoposti alle valutazioni degli enti giudiziari preposti per la pacifica ed inequivocabile violazione dei diritti acquisiti ed interessi legittimi irrimediabilmente pregiudicati. la scelta già a suo tempo deliberata ed attuata di consentire un'adeguata e necessaria circolazione stradale sulla via del torrente, prospiciente il comparto, strada allargata e dotata di aree destinate a verde pubblico, è in evidente contrasto ed inconciliabilità con la realizzazione del progetto così come proposto, ancora più se messo in relazione con le conseguenti limitazioni al traffico su via della Trave.

Deduzione:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Con la modifica del tracciato conseguente alla conferenza di servizi del 31/08/2022 l'infrastruttura non interferisce più con la proprietà dell'osservante.

Non risultano presentate ulteriori osservazioni

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

14. OSSERVAZIONE n. 1.14) p.g. n. 88528 del 20/09/2022 proposta da Fabbri Luca

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è stata riproposta in considerazione del rinnovo della comunicazione avvio del procedimento espropriativo a mezzo pubblicazione in data 16/01/2023, si veda OSSERVAZIONE n. 2.9) p.g. n. 15625 del 14/02/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

15. OSSERVAZIONE n. 1.15) p.g. n. 89156 del 20/09/2022 proposta da Provincia di Pesaro e Urbino

Richiesta / sintesi della richiesta:

Segnala che i mappali interessati dal progetto in capo all'amministrazione provinciale identificano un tratto dell'attuale pista ciclabile Fano-Pesaro.

Si chiede, pertanto, che in fase di progettazione venga considerata la miglior soluzione progettuale che permetta di preservare l'attuale percorso ciclabile, inserendolo nella rotatoria di arrivo della strada di nuova realizzazione, considerando l'importanza dell'esistenza della stessa ai fini della miglior regolamentazione della circolazione dell'area.

Non risulta presentata una ulteriore osservazione in conseguenza del secondo avviso.

Deduzione:

Si condivide la richiesta e le motivazioni in essa contenute

Proposta: L'osservazione è da ACCOGLIERE

GRUPPO OSSERVAZIONI 2

16. OSSERVAZIONE n. 2.1) p.g. n. 13591 del 07/02/2023 proposta da Pierelli Roberto:

Richiesta / sintesi della richiesta:

Esponde formale richiesta di apportare al piano operativo adottato, relativamente all'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio, le seguenti variazioni: spostamento dell'intersezione del nuovo tracciato della strada interquartieri con la statale adriatica di una decina di mt. (ovvero come nel precedente tracciato) verso il lato Pesaro occupando un centinaio di mq. in più della particella fg 11 n. 23 di proprietà dell'immobiliare Taus, condotta a seminativo escludendo dall'esproprio la particella c.t. foglio n. 11, particella n.478, di proprietà del proponente l'osservazione in quanto pertinenza di propria abitazione sulla quale insistono essenze arboree ed arbustive di arredo con delimitazione di rete di recinzione.

A giudizio dell'osservante con la richiesta soluzione non si aggraverebbe in modo rilevante il pregiudizio alla particella confinante di proprietà di un'immobiliare a differenza di quella del proponente che è una pertinenza dell'abitazione.

Inoltre il costo dell'esproprio per l'ente espropriante sarebbe notevolmente inferiore, sia per il terreno (valore agricolo anziché quello di pertinenza (giardino) di un'abitazione, sia per i lavori di rifacimento recinzione sia per l'indennizzo degli alberi da abbattere.

Auspica che l'ente espropriante valuti la soluzione alternativa suggerita e meno costosa dell'esproprio, facendo riserva di motivi aggiunti in sede di eventuale ricorso amministrativo.

Deduzione:

L'ultimo tratto del progetto, ad intersezione con la S.S. 16 Adriatica, interferisce con un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che termina in corrispondenza del centro abitato, per cui si ritiene corretto il progetto così come proposto.

L'osservazione prospetta inoltre problematiche essenzialmente privatistiche e non fondamentalmente pubblicistiche per cui si ritiene che sia da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

17. OSSERVAZIONE n. 2.2) p.g. n. 14509 del 09/02/2023 proposta da Vitali Giordano:

Richiesta / sintesi della richiesta:

In conseguenza del secondo avviso l'utente critica in linea generale il progetto della strada che a suo giudizio non serve ad alleviare il traffico locale, tanto più che poi lo riversa sulla Strada Statale Adriatica.

Osserva che con la costruzione dell'opera la collina litoranea verrà devastata.

A suo giudizio sarebbe molto meglio che la strada venisse costruita a confine con l'attuale tracciato dell'autostrada.

Segnala che l'attuale tracciato interferisce con pozzi artesiani di antica costruzione e con vigneti ed orti.

Deduzione:

L'osservazione pur prospettando problematiche di carattere pubblicistico generale non offre particolari punti di valutazione di tracciati alternativi se non in linea puramente di carattere generale, il tracciato in adiacenza all'Autostrada A14 è già stato escluso dal Consiglio Comunale in sede di valutazione delle alternative progettuali.

Per quanto concerne la segnalazione di pozzi ed altre consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, pertanto si ritiene che l'osservazione sia da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

18. OSSERVAZIONE n. 2.3) p.g. n. 14283 del 09/02/2023 proposta da Benini Paolo:

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione si compone di 7 punti ed è analoga all'osservazione 2.7 - Benini Luciano, Bellini Barbara.

Deduzione:

Per quanto concerne la procedura espropriativa, l'ultimo punto dell'osservazione attiene ad una fase successiva del procedimento espropriativo e di cui si terrà conto in sede di determinazione e liquidazione degli indennizzi e comunque dopo la redazione dello stato di consistenza.

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione 2.7

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

19. OSSERVAZIONE n. 2.4) p.g. n. 14349 del 09/02/2023, proposta da Pozzi Maria Paola, Pozzi Maria Luisa, Pozzi Anna Natalia Rita

Richiesta / sintesi della richiesta:

In conseguenza del secondo avviso la sig.ra Maria Luisa Pozzi riconferma le osservazioni già espresse in occasione della precedente osservazione, facendo rilevare che per quanto attiene la particella n. 1539 la nuova proposta progettuale risulta addirittura peggiorativa rispetto alla precedente che propone un tracciato in trincea più a ridosso degli edifici (cfr. elaborato fs1 dft05). Fa inoltre rilevare l'assoluta incapacità del progetto di risolvere il problema del traffico e la carenza di fondi economici per quanto attiene gli indennizzi espropriativi che a suo giudizio sono totalmente inadeguati. Invita a voler riconsiderare altre soluzioni progettuali alternative.

Deduzione:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda alle considerazioni dei progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce "B.7 – Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti" con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

20. OSSERVAZIONE n. 2.5) p.g. n. 14822 del 10/02/2023, proposta da Piccinetti Corrado, Piccinetti Giovanni, Piccinetti Elena, Giovanetti Emanuela

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione evidenzia che i 20 milioni di euro di finanziamento erano stati acquisiti col fine di rendere raggiungibile in maniera sicura e veloce il sito individuato per il nuovo ospedale unico provinciale a Muraglia di Pesaro progettato ma mai realizzato ed infine abolito dalla attuale amministrazione regionale.

Come si evince dagli elaborati progettuali allegati i tracciati previsti per la nuova strada denominata "Variante Gimarra" in questi anni sono stati molteplici e tutti diversi da quello previsto nel prg vigente.

L'attuale tracciato sicuramente è il più penalizzante dal punto di vista dell'impatto ambientale poiché distanziandosi ed innalzandosi di diversi metri dal corso del torrente Arzilla, attraversando a mezza costa, risulterebbe ben visibile dal mare deturpando pesantemente ed in modo irreversibile l'attuale sito di valore ambientale inestimabile.

Dai rilievi effettuati si può notare che rispetto alle case di proprietà dei committenti il nuovo tracciato passerebbe a soli 40 ml dall'area di pertinenza con gravi conseguenze per l'impatto visivo ed acustico (vedi all.5 componente rumori) ed ancor più per l'inquinamento dovuto al traffico veicolare. Nella proprietà il tracciato, previsto in parte in trincea, dividerebbe sostanzialmente a metà il fondo rustico posto tra le case e il torrente impedendo di fatto l'accesso ai terreni posti a valle del tracciato e la loro coltivazione.

Analizzando i diversi tracciati a parere dello scrivente quello di minor impatto era quello ipotizzato dallo studio Sintagma in quanto prevedeva l'attraversamento del torrente Arzilla più verso mare di quello attuale e divideva in maniera meno penalizzante le proprietà dei committenti.

Recentemente in previsione di un ipotetico intervento di ristrutturazione dei fabbricati i committenti avevano richiesto la possibilità di demolire gli attuali fabbricati rurali e il loro ricollocamento in un raggio di 100 ml dal sedime attuale come previsto dalla legge regionale n. 22/2009 e ss.mm.ii. (piano casa).

L'osservazione dei proprietari si può riassumere nella richiesta di non dividere a metà o comunque non in maniera così netta il loro fondo agricolo (al quale dovrà comunque essere garantito un comodo accesso) con conseguente esproprio dei terreni rimasti interclusi tra la nuova strada ed il torrente Arzilla la cui cura e manutenzione diverrebbe interamente a carico dell'amministrazione.

Per tutto quanto sopra, in conclusione, si richiede di spostare il più possibile il tracciato a valle in prossimità del torrente Arzilla per questioni di inquinamento acustico e visivo e per ridurre il più possibile le particelle oggetto di esproprio.

Deduzione:

Per quanto concerne il fatto che il finanziamento di 20 milioni di euro fossero destinati a raggiungere il nuovo ospedale unico di Muraglia di Pesaro si rimanda alla deduzione di cui al successivo punto 2.7.1)

Per ciò che riguarda la valutazione delle alternative progettuali approfonditamente studiate si rimanda al successivo punto 2.7.5)

L'osservazione sostanzialmente prospetta problematiche essenzialmente privatistiche e non fondamentalmente pubblicistiche per cui si ritiene che sia da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

21. OSSERVAZIONE n. 2.6) p.g. n. 15450 del 13/02/2023 proposta da Montanari Fabio

Richiesta / sintesi della richiesta:

Tale osservazione reitera sostanzialmente l'osservazione presentata in occasione del primo avviso (vedi osservazione 1.9 p.g. n. 87506 del 16/09/2022), in cui si sostiene che, precisate le proprietà private che interferiscono con la realizzazione della progettata strada, propone una modifica del tracciato per la salvaguardia di un fabbricato accatastato come A/3 residenziale, di un pozzo per

rifornimento idrico e di un bombolone ipogeo di GPL che resterebbero totalmente inutilizzati venendosi a trovare al di là della sede stradale, distaccati da quello che risulta essere il fabbricato residenziale principale.

La proposta tende a salvaguardare la proprietà privata invitando a realizzare la strada sulla vicina proprietà di terzi non direttamente interessata dal tracciato.

Deduzione:

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Rilevando problematiche essenzialmente privatistiche e non pubblicistiche si ritiene che l'osservazione sia da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

22. OSSERVAZIONE n. 2.7) p.g. n. 15315 del 13/02/2023 proposta da Benini Luciano, Bellini Barbara;

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione si compone di 7 punti:

Punto 2.7.1

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in consiglio comunale su come investire i fondi stanziati dalla Regione Marche in previsione dell'ospedale unico Marche nord, in difetto sarà proposto "ogni possibile azione di ricorso alla magistratura amministrativa, contabile, civile e penale" per distrazione di fondi pubblici atteso che il Sindaco ha più e più volte dato atto che la stada interquartieri non c'entra nulla con l'ospedale di Pesaro che è nel frattempo stato eliminato dai programmi della Regione Marche.

Punto 2.7.2

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi in relazione al fatto che la Giunta stessa ammette che il Consiglio Comunale fra 4 opzioni proposte scelse l'interquartieri di Gimarra sulla base di dati e informazioni risultate a posteriori errate; ma invece di ricominciare il procedimento prendendo in esame solamente le altre 3 ipotesi la Giunta ha incredibilmente proceduto sulla quarta ipotesi riconosciuta non adottabile dalla stessa Giunta.

Punto 2.7.3

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi perché inserendo una cifra realistica per i costi degli espropri, seppure certamente sottostimata, si supera largamente la cifra di 30 milioni di euro come costo complessivo dell'opera, mentre l'indicazione tassativa della giunta e del consiglio comunale era quella di rimanere attorno al contributo cipe di 20 milioni di euro, per evitare incompiute e/o gravi problemi economici per il comune di Fano.

Punto 2.7.4

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi perché il "Corriere Adriatico del 30/7/2022

riportava il fatto che con la revisione dei prezzi dovuta all'aumento delle materie prime la bretella di Muraglia di Pesaro era passata da 12,2 milioni di Euro a 18 milioni di Euro (+47,5%). tenuto conto che la lunghezza di questa bretella è circa la metà della lunghezza dell'interquartieri di Fano la quale però ha un ponte di 153 metri, trincee e terre armate e problematiche idrogeologiche molto severe, che sono assenti nella bretella di Muraglia, significa che l'interquartieri di Fano costerà ben più del doppio della bretella di Muraglia, cioè ben più di 36 milioni di euro. (...)

Punto 2.7.5

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi atteso che *"nel parere della Soprintendenza del 31/8/2022 si afferma che il progetto "presenti diversi punti di criticità associati principalmente alla collocazione del percorso individuato su pendii collinari". Proseguiva la Soprintendenza nelle stesse prescrizioni criticando fortemente il tracciato tutto in superficie. Aggiungeva la Soprintendenza di "limitare quanto più possibile gli impatti con il paesaggio tutelato, si invita alla valutazione di tracciati alternativi che contemplino prioritariamente l'occupazione di zone prevalentemente pianeggianti, non a destinazione agricola, massimizzando anche la presenza di tracciati in galleria". Ancora la Soprintendenza nelle prescrizioni del 31/8/2022 scriveva: "si preferiscano soluzioni con tratti più lineari e in galleria (anche artificiali)". A fronte di queste chiare prescrizioni il percorso prescelto dal comune interessa molto di più, e non di meno, i pendii collinari rispetto a precedenti ipotesi, è molto più in superficie del precedente, interessa molto di più il paesaggio tutelato, aumenta i tratti non pianeggianti, aumenta l'occupazione di zone a destinazione agricola e minimizza la presenza di gallerie, riducendo, e non aumentando, i tratti lineari. Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l'attuale tracciato è certamente il peggiore. (...)*

Punto 2.7.6

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi in relazione al fatto che *"la Regione Marche ha deciso di far realizzare, da parte di Società Autostrade, il casellino autostradale di Fano Nord verso Fenile, si propone di dirottare i 20 milioni di Euro per la realizzazione del completamento della complanare dal confine Sud di Fano fino a questo casellino, compresa la bretella qui sotto indicata. in tal modo si otterrebbero notevoli vantaggi"* per tutto il territorio.

Punto 2.7.7

E' richiesta la cancellazione della previsione "Variante Gimarra" e la riapertura del dibattito in Consiglio Comunale su come investire questi soldi in relazione al fatto che è richiesto di terminare la strada alla rotatoria del Carmine in quanto il traffico può poi utilizzare le strade esistenti senza realizzarne di nuove. Infatti la circolazione a Gimarra, tenuto conto delle lottizzazioni in via di costruzione, dovrà essere ottimizzata così come previsto al momento delle approvazioni delle lottizzazioni stesse, cioè realizzando sensi unici e allargamenti di alcune strade (via Dirindella può essere facilmente allargata senza recare danni ad alcuno). In tal modo si evita di abbattere decine di grandi alberi e si risparmia un sacco di denaro pubblico evitando di distruggere prima un noceto, poi un uliveto biologico dop cartoceto di più di 30 anni, con successiva curva a destra e poi a sinistra per andare a distruggere ulteriori ulivi, un grande pino e un palo della luce installato di recente. Inoltre taglierebbe in due la proprietà dei ricorrenti in maniera così assurda da costringere a creare una apposita strada, parallela alla principale, per consentire di raggiungere la propria abitazione. L'uliveto biologico dop cartoceto di più di 30 anni verrebbe tagliato in due dalla strada che vi passa in mezzo, impedendo il passaggio del trattore da una parte all'altra e impedendo l'accesso all'acqua per l'irrigazione, con grave danno economico e organizzativo per le coltivazioni. Il deprezzamento dell'abitazione residenziale e del fondo nonché dell'uliveto sarebbe altissimo e la cifra necessaria all'esproprio andrebbe da sola probabilmente a superare la cifra prevista erroneamente per tutti gli espropri dell'intera interquartieri.

Deduzione:

Punto 2.7.1

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 2.7.2

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la "Variante Gimarra" come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

"(...)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato "variante Gimarra" rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

- a) completa gli interventi di realizzazione della strada “Interquartieri”, già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);
- b) realizza un efficace alternativa all'unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro;
- c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonchè nelle ore di punta;
- d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);
- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di fossosajore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara); (...);

Punto 2.7.3

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(…)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non rappresenta un valore di mercato vero e proprio.

(…)”

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce “B.7 – *Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti*” con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Punto 2.7.4

Per quanto attiene al costo presunto dell’opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata “Relazione Generale addendum” in cui al capitolo 5.1 si riporta “*La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell’elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all’anno 2021. Questa è corredata dall’elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l’analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.*

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all’Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell’Amministrazione in questo PFTE.”

Nell’elaborato “*Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta*” (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Punto 2.7.5

L’istruttoria di questa importante infrastruttura, da parte dei tecnici e degli Enti preposti alla tutela dei beni paesaggistici e geomorfologici è stata approfondita, puntuale e condivisa.

Difatti, ripercorrendo l’iter seguito dal Comune, nonostante la variante “Gimarra” fosse già da tempo negli atti pianificatori, l’Amministrazione ha ritenuto di dover valutare - con uno studio di prefattibilità - quattro alternative: variante “Roccosambaccio”; variante “affiancamento A14”; variante “via delle Necropoli”; variante “Gimarra”.

Con delibera n. 162/2020 il C.C. di Fano ha deciso di proseguire nello sviluppo della progettazione della variante “Gimarra”.

Successivamente a tale determinazione, l’Amministrazione comunale ha svolto:

- uno studio di prefattibilità redatto dall’ufficio LL.PP. coadiuvato anche da professionisti esterni;
- un ulteriore approfondimento commissionato alla società Sintagma;
- un Progetto di Fattibilità redatto dal RTP guidato dalla società Abacus dopo essersi aggiudicato la procedura aperta per l’affidamento della progettazione ai sensi dell’art. 60 e 157 del D.lgs. n. 50/2016.

A seguito del confronto con gli enti competenti, avvenuto con la conferenza dei servizi del 31 agosto 2022 (ivi la Soprintendenza ed il Genio Civile hanno espresso puntuali e specifiche problematiche), il progetto redatto dal Comune è stato ancor di più approfondito e perfezionato.

L’RTP formulava difatti due tracciati alternativi tesi al recepimento dei contributi espressi, che sono stati analizzati e approfonditi con due incontri - promossi dallo stesso Comune - avvenuti tra i progettisti ed i rappresentanti della Soprintendenza, della Regione e del Comune.

Ciò ha portato, all’acquisizione dei pareri positivi da parte della Soprintendenza (in data 1°12.2022) e del Genio Civile (in data 2.12.2022) e all’approvazione dell’Accordo di Programma tra Comune, Provincia e Regione per l’attuazione dell’intervento.

Punto 2.7.6

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile: “*(...)RITENUTO che le problematiche strutturali e sistemi di*

rapporto viario Fano - Pesaro possano essere risolte solo con la realizzazione del casellino di Fenile (lato Fano) e di Santa Veneranda (lato Pesaro) ovvero con la realizzazione di una complanare al tracciato autostradale tenuto conto delle cesure orografiche presenti, tra le due aree urbane, tra la costa e l'autostrada A14; (...)”, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante “Gimarra”, presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Punto 2.7.7

Non si ritiene percorribile la possibilità di terminare la strada interquartieri alla rotatoria del Carmine, né mai gli strumenti pianificatori della città di Fano hanno preso in considerazione tale eventualità, infatti il quartiere di Gimarra ha un apparato viario interno largamente sottodimensionato e convogliare tutto il traffico all'interno del quartiere metterebbe sicuramente in crisi e congestionerebbe le attuali vie assolutamente insufficienti.

Per quanto concerne la procedura espropriativa, trattasi di una osservazione che attiene ad una fase successiva del procedimento espropriativo e di cui si terrà conto in sede di determinazione e liquidazione degli indennizzi e comunque dopo la redazione dello stato di consistenza.

Per quanto soprariportato si ritiene che tutti i punti dell'osservazione siano da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

23. OSSERVAZIONE n. 2.8) p.g. n. 15506 del 13/02/2023 proposta da Solazzi Vittorio;

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'espropriando, premesso che dichiara di non accettare nella sua totalità il progetto di cui all'avviso che riscontra, riporta di seguito le sue osservazioni anticipando di non condividerlo in quanto ritiene che vengano irrimediabilmente devastate aree verdi uniche del patrimonio ambientale di questo comune, che i costi, sia ambientali che economici, sono troppo elevati in rapporto ai benefici effettivamente apportati al traffico della città, che tale progetto di "miglioramento della viabilità" di adduzione a Pesaro non risulta essere efficace quanto altre alternative già proposte e inconcepibilmente scartate, come una complanare parallela alla A14.

Fa inoltre osservare che rispetto al progetto precedentemente proposto e per il quale si è ricevuta notifica di avvio del procedimento di esproprio, il tracciato attuale non passa più sulla proprietà a confine della stessa ma esattamente al centro di un appezzamento di terra di ettari 3,57 formato dalle particelle 10 e 11 del foglio 16 attualmente con impianto di erba medica per conversione a produzione biologica, creando disagi di tipo pratico in quanto non sarà più possibile passare da una parte all'altra con i mezzi agricoli per la sua manutenzione, non sarà più possibile coltivare prodotti biologici secondo modalità seria e si avrà un notevole deprezzamento dei beni stessi in quanto irrimediabilmente tagliato in due.

Al riguardo chiede la non realizzazione dell'opera ed in subordine il passaggio della infrastruttura totalmente in galleria naturale o lo spostamento del tracciato scelto al confine ovest del terreno indicato.

Il tracciato attuale, così come quello precedente, passa esattamente al centro di un appezzamento di terra di ettari 5,45 comprendente le particelle 61, 62, 63, 90, 186, 205, 302 e 303 del foglio 16

attualmente con impianto di erba medica per conversione a produzione biologica, creando gli stessi disagi di cui al punto che precede in quanto non sarà più possibile passare da una parte all'altra con i mezzi agricoli per la sua manutenzione, non sarà più possibile coltivare prodotti biologici secondo modalità seria e si avrà un notevole deprezzamento dei beni stessi in quanto irrimediabilmente tagliato in due.

Anche in questo caso la proprietà chiede la non realizzazione dell'opera ed in subordine il passaggio della struttura totalmente in galleria naturale o lo spostamento del tracciato scelto al confine della proprietà.

La realizzazione del tratto in galleria artificiale comporterà l'abbattimento di numerosi alberi in parte protetti e secolari: nello specifico, vedasi foto da 3 a 9 allegate, 4 querce di cui 2 secolari con diametro tronco di oltre 1 metro, 17 lecci con più di 100 anni di età, un pino marino anch'esso secolare con tronco del diametro di circa 1 metro ed un ulivo di circa 80 anni ad uso produzione olio per autoconsumo.

Rappresenta che su tali piante, a confine della pubblica via san Biagio, gli sono stati recapitati diversi verbali per la manutenzione delle stesse, con sanzioni amministrative nonostante non creino alcuna difficoltà alla circolazione per quanto riguarda visibilità ed intralcio, vista la loro notevole altezza.

Non è mai stata indicata invece una causa di sicurezza per la rimozione di potenziali rami secchi cui ha sempre provveduto a proprie spese.

Inoltre segnala che il tracciato attuale, a differenza di quello precedentemente proposto, passa in galleria artificiale all'interno del giardino della sua abitazione residenziale distinta al foglio 16 particella 1098 categoria A/8, provocando un considerevole deprezzamento dell'immobile ed una riduzione del giardino adibito a bosco privato ragione di accatastamento dell'immobile stesso in classe A/8.

La proprietà, in ottica ambientalista, chiede la non realizzazione dell'opera o in via subordinata lo spostamento del tracciato al di fuori del bosco di proprietà oppure la realizzazione di galleria naturale per salvaguardare le piante esistenti ed in ogni caso chiede come intende il comune ripristinare sopra la galleria artificiale parte del bosco creato da più di 100 anni e parte integrante del valore dell'immobile restituendo l'area non in condizioni peggiorative rispetto all'esistente nonché l'indennizzo adeguato al danno subito per ogni singola pianta.

L'attuale tracciato, a differenza di quello precedentemente proposto, passa in galleria artificiale in parte anche all'interno del giardino di una casa colonica di proprietà distinta al foglio 16 particella 1503 provocando un considerevole deprezzamento dell'immobile in quanto l'asse stradale, benché in galleria artificiale, si trova ad una distanza dalla costruzione di circa 25 metri.

La realizzazione del tratto in galleria artificiale inoltre comporterà l'abbattimento di diversi alberi tra cui, vedasi foto da 10 a 13 allegate, 1 quercia secolare con diametro tronco di oltre 1 metro, un fico di età superiore a 80 anni, circa 6 alberi da frutto e diversi arbusti.

L'osservazione prosegue con l'esame critico degli elaborati tecnici che accompagnano il pft (tabelle, valori, flussi di transito veicolare, ecc.).

Deduzione:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di

contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Specificatamente su ogni singolo punto si riportano le controdeduzioni tecniche dei progettisti:

In linea generale:

- La geometria dei tracciati stradali deve essere necessariamente rispettosa del DM del 5 Novembre 2001 e non può, conseguentemente seguire i confini di proprietà.
- La realizzazione di gallerie naturali non è compatibile dal quadro economico disponibile e questo tipo di soluzioni non sono comunque scevre da altre tipologie di impatto ambientale, oltretutto generare costi manutentivi di ordine di grandezza non giustificabile per il tipo di intervento.
- Fauna: Per la mitigazione dell'impatto sulla fauna sono stati progettati ecodotti in due punti distinti del tracciato, come è possibile osservare dalla Planimetrie di dettaglio delle mitigazioni. All'interno del documento si fa presente che qualora si riscontrasse la presenza di fauna in corridoi non manifestati all'epoca della progettazione, potrà essere implementata la presenza di tali dispositivi per attraversamento fauna.

Punto 2.8.1 e Punto 2.8.2

Un'infrastruttura in galleria naturale non può rientrare nella fascia di costo ammissibile.

Punto 2.8.3

Le alberature sono state oggetto di analisi a livello di vincolo, e non ne risultano cartografate nelle cartografie di vincolo. Un'analisi di dettaglio ai fini di eventuali interferenze, dovrà necessariamente essere sviluppata a progetto Definitivo ed Esecutivo. La determinazione rispetto a tale tematica del presente PFTE si pone su tale livello e nello specifico rispetto ai vincoli cartografati, tra i quali tali alberature non sono ricomprese. La galleria artificiale ha proprio lo scopo di riambientare il paesaggio in tale tratto.

Punto 2.8.4

Le alberature sono state oggetto di analisi a livello di vincolo, e non ne risultano cartografate nelle cartografie di vincolo. Un'analisi di dettaglio ai fini di eventuali interferenze, dovrà necessariamente sviluppata a progetto Definitivo ed Esecutivo. La determinazione rispetto a tale tematica del presente PFTE si pone su tale livello e nello specifico rispetto ai vincoli cartografati, tra i quali tali alberature non sono ricomprese. La realizzazione di gallerie naturali non è compatibile dal quadro economico disponibile e non sono comunque scevre da altre tipologie di impatto ambientale.

Punto 2.8.5

Tale interferenza sarà da verificare in fase di stesura di Progetto Esecutivo e suo eventuale rifacimento, ovvero il collegamento alla rete di acquedotto potrà essere ricompreso nelle indennità dovute nella successiva fase di Progetto Definitivo.

Punto 2.8.6

Il progetto di Fattibilità Tecnico-Economica contiene un piano di indagini finalizzato alla determinazione della fattibilità dell'intervento come previsto dalle linee guida MIMS 2022. Non rileva il fatto che il proprietario non abbia visto tecnici effettuare sopralluoghi.

Punto 2.8.7

Resta la fattibilità del tracciato e della relativa Galleria Artificiale, anche nei confronti della presenza

del fabbricato. Ad opera compiuta l'impatto sarà pressoché nullo stante la copertura di terreno vegetali. Spessori diversi dai 50 cm potranno essere facilmente rimodulati nella successiva fase di Progetto Esecutivo.

Punto 2.8.8

La geometria dei tracciati stradali deve essere necessariamente rispettosa del DM del 5 Novembre 2001 e non può, conseguentemente seguire i confini di proprietà.

Punto 2.8.9

Il termine "inconfutabile" resta nelle possibilità di espressione e determinazione del giudizio del progettista e deriva da considerazioni tecniche sulla base dei dati disponibili negli studi pregressi (PUMS), peraltro approvati e non derivanti da valutazioni soggettive.

Punto 2.8.10

La definizione dei materiali di rivestimento delle paratie è univocamente definita nel PFTE, aggiornamenti e miglioramento sono conseguibili, se richiesto, a livello del Progetto Definitivo. I materiali di rivestimento sono indicati nel capitolo 3.2.16 Sovrastruttura Stradale Pag 35 /45 del documento 2218_F_A1_RSI01_01.

Punto 2.8.11

Si rimanda alle decisioni espresse dal Consiglio Comunale, in particolare la delibera n° 228 del 22/12/2022.

Punto 2.8.12

I tratti curvilinei hanno avuto proprio lo scopo di seguire al meglio l'andamento delle curve di livello minimizzando il rapporto scavi/riporti in relazione all'orografia che caratterizza il territorio.

Punto 2.8.13

Vedi risposta al punto precedente. Il tratto in rettilineo è stato disposto proprio per meglio realizzare il tratto di galleria artificiale che ha il solo scopo di mitigare l'impatto rispetto alla proprietà dello scrivente.

Punto 2.8.14

Il significato del bilancio dell'emissione è riferito all'alleggerimento degli elementi inquinanti dalla viabilità cittadina, dove si trova la maggioranza della popolazione ottenuta con la gerarchizzazione della rete stradale che la nuova bretella permette. Inoltre la natura del deflusso in ambito extraurbano di per sé garantisce minori emissioni rispetto al deflusso in ambito cittadino.

Punto 2.8.15

I Moduli ambientali citati sono stati definiti al fine di mitigare gli impatti sul paesaggio, la loro realizzazione è definita progettualmente e sarà ricompresa nella concertazione con i privati, sia per le aree da espropriare che per le aree non espropriate sulle quali è previsto l'intervento di riambientazione.

Punto 2.8.16

È palese che questo tipo di opere d'arte servono proprio a mitigare gli impatti abbattendo i valori di

pressione acustica e di emissioni.

Punto 2.8.17

I dati sono derivati da analisi dei flussi di traffico derivati dal PUMS ed elaborati con lo stesso sistema in relazione al tracciato della nuova bretella stradale.

Punto 2.8.18

Gli interventi per scongiurare l'attraversamento della fauna sono ricompresi in quelli di natura idraulica, per la fauna anfibia, e nei 120 m di galleria artificiale per quella terrestre. Le strade di tipo "F" non ricomprendono tali interventi in modo specifico, in quanto la ridotta velocità di progetto e la funzione propria, non ne considera gli effetti come "elementi di criticità". Peraltro l'intera rete stradale assimilabile non lo è allo stato attuale. Elementi di protezione, quali recinzioni, innescherebbero impatti ben superiori.

Punto 2.8.19

La valutazione è stata sviluppata in base a correnti criteri utilizzati per infrastrutture similari.

Punto 2.8.20

Implementare l'area di mitigazione porterebbe ad ulteriore perdita di suolo agricolo. La scelta dell'areale della mitigazione è stata dettata da uno studio paesaggistico territoriale con accorgimenti nei confronti dei possidenti, quali: ridurre le aree di esproprio in modo tale da non intaccare maggiormente l'economia primaria del luogo.

Punto 2.8.21

La quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Punto 2.8.22 e Punto 2.8.23

Si rimanda alle decisioni espresse dal Consiglio Comunale, in particolare la delibera n° 228 del 22/12/2022.

Punto 2.8.24

La definizione di stralci è riferita a soli aspetti costruttivi, l'opera resta evidentemente unitaria.

Punto 2.8.25

Si è scelto il perseguimento di una maggiore sicurezza idraulica. Le modifiche di tracciato derivano dalla necessità di rispetto del D.M. 05/11/2001.

Punto 2.8.26

Le gallerie artificiali permettono una migliore mitigazione degli impatti, e sono congruenti con la geometria derivante dal rispetto del D.M. 05/11/2001.

Punto 2.8.27

Il termine è normalmente utilizzato per definire dispositivi geometrici di moderazione della velocità di natura percettiva come appare evidente anche dalla sua semplice traduzione dall'originario

termine inglese.

Punto 2.8.28

Il progetto è dotato di Verifica preventiva di interesse archeologico come previsto dal DM 50/2016 “Codice dei Contratti”.

Punto 2.8.29

Gli effetti sono quelli di un normale ”cantiere stradale a raso”.

Punto 2.8.30

La mitigazione risiede nel fatto che è ormai verificato che tali infrastrutture contribuiscono efficacemente al trasferimento di componenti di traffico dell’automobile alla bicicletta per percorsi ettometrici e basso chilometrici.

Punto 2.8.31

Il miglioramento è ottenuto attraverso lo scarico e minore incidentalità degli assi urbani. Il tracciato esistente non ha evidentemente alcuna possibilità di esser adeguato con i parametri geometrici del DM del 05/11/2001.

Punto 2.8.32

Gli impatti in termini di emissioni vengono valutati sempre nel loro complesso e rispetto all’intero territorio interessato dagli effetti del progetto. Nello specifico sono valutati anche gli effetti della riduzione di emissione in corrispondenza degli archi stradali che registrano una riduzione dei flussi.

Punto 2.8.33

Resta una scelta progettuale volta alla sicurezza rendendo possibili solamente manovre destrorse ed eliminando i punti di conflitto.

Punto 2.8.34

Si ricorda che il progetto consegnato è un progetto di fattibilità tecnica economica. Nelle fasi di progettazione successiva, per quanto concerne le alberature secolari e non, se il tracciato non dovesse essere spostato, sarà a cura del progettista delle opere a verde assicurarsi che le alberature non vengano abbattute ma espianate e reimpiantate in loco, dopo un accurato censimento.

Punto 2.8.35

Le opere di mitigazione sono opportunamente descritte nell’elaborato di competenza al quale sono allegate varie tavole di progetto, che indicano in modo esaustivo per un progetto di PFTE la progettazione delle mitigazioni paesaggistiche – ambientali.

Punto 2.8.36

I risultati degli obiettivi OB3 e OB4 sono bene delineati della matrice ambientale fornita nella documentazione presentata per il progetto di PFTE.

Punto 2.8.37

Evidentemente lo è in quanto permette la riqualificazione di aree fortemente urbanizzate mediante

una riduzione del traffico, del tempo di viaggio e quindi delle emissioni garantendo la restituzione di spazi alla pedonalità urbana. Si tratta di interventi ormai molto utilizzati da molti anni con la realizzazione di varianti esterne agli abitati fortemente frequentati quali quello del centro di Fano.

Punto 2.8.38

Evidentemente lo è in quanto permette la riqualificazione di aree fortemente urbanizzate mediante una riduzione del traffico, del tempo di viaggio e quindi delle emissioni garantendo la restituzione di spazi alla pedonalità urbana. Si tratta di interventi ormai molto utilizzati da molti anni con la realizzazione di varianti esterne agli abitati fortemente frequentati quali quello del centro di Fano.

Punto 2.8.39

Le pendenze sono congruenti con i contenuti del D.M. 05/11/2001

Punto 2.8.40

Il perimetro urbano reale non è quello indicato, la definizione della nuova viabilità è “intequartieri”, come peraltro il precedente stralcio già realizzato. La definizione “extraurbana” è necessariamente utilizzata per la corretta collocazione dell’opera tra le tipologie di cui al DM del 05/11/2001.

Punto 2.8.41

Si tratta di valori prossimo all’asse di progetto, ma nel conto compressivo degli impatti sono considerati anche gli effetti positivi ottenuti grazie alla riduzione negli archi stradali in cui si registra una diminuzione dei flussi per effetto della nuova viabilità.

Punto 2.8.42

La fase di lavorazione ricade sempre nella disciplina della richiesta di “deroga al rumore”.

Punto 2.8.43

Si. Sono Computate nella misura in cui sono efficaci tombini esistenti e le due gallerie artificiali. La loro definizione, come specificato nel documento tale progettazione è rimandata alla fase successiva.

Punto 2.8.44

Vedi elaborato indicante la velocità di progetto.

Punto 2.8.45

Viene ritenuto medio – basso a valle delle mitigazioni ambientali progettate. Il giudizio è parametrato alla morfologia del terreno.

Punto 2.8.46

La sicurezza stradale è garantita dal rispetto del DM del 05/11/2001 e dal rispetto delle norme sulle barriere stradali 2004.

Punto 2.8.47

L’incremento previsionale è stato previsto in adempimento ai contenuti del DM 50/2022. Tale elemento è stato superato dallo sviluppo del Computo metrico estimativo aggiornato con Prezzario Regione Marche 2023 e non necessita più di tale incremento previsionale.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

24. OSSERVAZIONE n. 2.9) p.g. n. 15625 del 14/02/2023 proposta da Fabbri Luca;

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 2.9.1 e Punto 2.9.2:

L'intero progetto nel tratto che va dal nuovo ponte sull'Arzilla alla nuova rotatoria del Carmine impatta in maniera pesantissima su di una zona particolarmente delicata dal punto di vista idrogeologico ed ambientale, senza considerare il deprezzamento economico che subirebbero gli immobili posizionati nella sponda sud del torrente Arzilla ma distanti pochi metri in linea d'aria dalla nuova arteria ad elevato volume di traffico.

Appaiono preferibili in termini di minore consumo di suolo e di ridotta incidenza sui nuclei residenziali sopra indicati in primo luogo l'ipotizzata complanare alla autostrada A14 (che avrebbe il pregio di intercettare il traffico proveniente da nord e da sud, invece che una piccola parte di quello proveniente da monte come l'interquartieri), in subordine anche un tracciato che superata l'Arzilla puntasse verso nord (come le versioni progettuali precedenti), magari in galleria avrebbe un effetto mitigato sul territorio e le proprietà

L'interquartieri, progettata nei primissimi anni 60, quando ancora il tessuto urbanistico tra centro e periferia non si era saturato come ai giorni nostri, sconta una ideazione datata.

Realizzare oggi una strada di scorrimento veloce (o presunto tale) all'interno di un territorio altamente antropizzato come quello attuale significa solo spostare il traffico alleggerendo alcuni abitanti e gravandone altri.

Se Piccinato dovesse progettare oggi l'interquartieri la farebbe a ridosso dell'autostrada (o del nuovo tracciato della ferrovia).

Punto 2.9.3 e Punto 2.9.4:

La pista ciclabile che costeggiando il circuito Marconi passerebbe sulla proprietà del sottoscritto per ricollegarsi con via della Paleotta, rappresenta un duplicato (a nord) del tracciato esistente che dalla zona del circolo tennis / viale Frusaglia passando per via Modigliani si collega con la medesima via della Paleotta.

Non si comprende, ammesso e non concesso che abbia un senso collegare la pista ciclabile della Paleotta con il prolungamento della strada interquartieri, perché questo collegamento debba essere fatto realizzando un tratto ex novo da viale Frusaglia verso nord consumando suolo pregiato, in un'area di tutela paesaggistica ed incidendo su di una proprietà privata già pesantemente danneggiata dalla realizzazione del circuito Marconi, quando collegandosi alla pista ciclabile del circolo tennis e poi a quella di via Modigliani si arriva già a via della Paleotta attraverso il tracciato esistente e con un notevole risparmio sia in termini di denaro pubblico che ambientale, senza onerare le proprietà private.

Il tracciato della pista ciclabile lato nord, oltre all'ablazione territoriale ipotizzata, produrrebbe un notevole deprezzamento della proprietà residua immobiliare (anche abitativa) rendendone disagevole l'utilizzo ed intercludendo la porzione sud est della particella 1304.

Appare più idoneo e meno impattante un tracciato che sfoci in via della Paleotta costeggiando il tracciato della pista Zengarini ed il confine con la particella 1298 del medesimo foglio 25 invece che troncare la parte sud della particella 1304.

Deduzione:

Punto 2.9.1 e Punto 2.9.2:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in

tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 2.9.3 e Punto 2.9.4:

Per quanto concerne la rete ciclabile, essa deve soddisfare i seguenti requisiti:

- Consentire agli abitanti di Gimarra di potersi spostare con modalità di trasporto sostenibili sia in direzione dell'area sportiva che in direzione dell'area a forte antropizzazione nei pressi di Via A. Moro.

- Ricucire la rete ciclopedonale esistente e di progetto;

- Realizzare un percorso sicuro, sia prendendo in considerazione i soli utenti della pista ciclopedonale, come anche il rapporto tra l'infrastruttura per il trasporto veicolare e la pista stessa, inserendo misure di sicurezza o dando alle due vie un opportuno distanziamento quando si trovano in affiancamento.

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

25. OSSERVAZIONE n. 2.10) p.g. n. 15631 del 14/02/2023 proposta da Gabbianelli Eugenio, Roscini Maura;

Richiesta / sintesi della richiesta:

I proponenti l'osservazione premettono che fanno riferimento a due distinti ricorsi al TAR ancora pendenti per le questioni in argomento. Presentano n. 4 distinte osservazioni articolate e corredate da n. 11 allegati e foto.

Punto 2.10.1

Con la variante approvata, la viabilità risulterebbe estremamente disagiata per gli utenti della strada interquartieri e oltremodo dannosa in termini di viabilità, inquinamento e sicurezza per gli abitanti del centro abitato del quartiere Trave.

La realizzazione del tracciato individuato risolverebbe un problema (alleviando il traffico del quartiere Gimarra) per crearne un altro (spostando il traffico nel quartiere residenziale Trave).

La soluzione adottata dal comune di Fano prevede il passaggio della strada interquartieri in adiacenza alla principale zona sportiva della città, lambendo il circuito ciclistico "Marconi", il campo baseball, i campi da calcio e la pista di atletica "Zengarini", zone attualmente verdeggianti e di grande quiete, con l'ulteriore effetto di arrecare inquinamento acustico ed atmosferico nella principale area della città dedicata alla pratica sportiva e al fitness, con prevedibili ripercussioni sul benessere psicofisico dei praticanti tali attività.

La variante Gimarra (quale strada di scorrimento e grande traffico), anche per effetto della previsione della svolta obbligatoria a destra nel bel mezzo di via Trave nel duplice senso di marcia e della previsione di barriere fonoassorbenti in prossimità dell'intersezione fra l'interquartieri e via Trave, avrebbe l'effetto di tagliare fisicamente in due un intero quartiere della città, impedendo o comunque rendendo oltremodo gravoso l'attraversamento del vicinato, di fatto snaturando l'importante funzione sociale ed identitaria intrinseca alla natura di quartiere, quale nucleo autonomo per tradizione e fisionomia all'interno dell'agglomerato urbano.

La realizzazione della bretella di collegamento dalla rotatoria attualmente esistente in loc. Belgatto, posta al di fuori del centro abitato, al contrario, avrebbe l'effetto di alleggerire il carico viario, opportunamente deviandolo esternamente alla città, piuttosto che convogliarlo al suo interno, riducendo notevolmente l'inquinamento ambientale nelle zone residenziali della città e preservando altresì le caratteristiche di decoro urbano e di identità storica e socio- culturale del quartiere Trave.

Punto 2.10.2

Dagli atti non risulta chiaro quale sia l'entità del terreno di cui è previsto l'esproprio, atteso che si fa riferimento alle intere particelle catastali, dal che risulta impossibile comprendere con esattezza l'entità della superficie di quelle aree che la pubblica amministrazione intenderebbe effettivamente espropriare.

E' richiesto che l'eventuale esproprio sia comunque limitato alla parte corrispondente alla parte strettamente necessaria alla realizzazione della sede stradale.

Si chiede che nel computo indennitario sia tenuto conto dello svilimento della restante proprietà degli scriventi per effetto dell'attraversamento della strada.

Punto 2.10.3

Il PFTE prevede anche l'esproprio di alcune aree di proprietà degli esponenti (mappali 61 e 742) per la realizzazione di una pista ciclabile lungo via del Torrente non prevista nell'attuale PRG vigente.

Al riguardo, si evidenzia che la proprietà dei sottoscritti risulta già vessata pesantemente dalla previsione dell'attraversamento della variante Gimarra mediante una buona parte del suo tracciato, per cui viene richiesto di individuare un tracciato alternativo mediante spostamento della pista ciclabile in altra ubicazione non interessante la proprietà degli scriventi, anche in considerazione che via del Torrente è una strada periferica poco utilizzata dal traffico automobilistico ed è già di per sé adeguata alla percorrenza in tutta sicurezza da parte di ciclisti e pedoni (sarebbe semmai opportuna la realizzazione di un impianto di illuminazione notturna), dal che si reputa oltremodo gravoso l'esproprio di ulteriori aree di proprietà degli scriventi per la realizzazione di una pista ciclabile ritenuta superflua.

Punto 2.10.4

Ritengono gli esponenti che le basi di fatto e di diritto della delibera del Consiglio Comunale n.228 del 27/12/2022, nonché le successive delibere della Giunta Comunale n.9 del 14/01/2023 e n.10 del 19/01/2023 siano erranee.

Come già espressamente enunciato dal MIT con la nota di riscontro del 15/11/2022, l'opera di realizzazione della c.d. variante Gimarra non rientra fra quelle oggetto della proroga del termine al 30/06/2023 per effetto dell'art. 44, comma 7-bis, d.l. 34/2019 ed è del tutto verosimile che il finanziamento di 20 milioni per la realizzazione dell'opera non venga affatto erogato.

Del suddetto definanziamento è ben consapevole l'amministrazione, visto che con la missiva alla Regione Marche del 03/12/2022 si impegnava a dislocare proprie risorse di bilancio per € 5.065.146,29, in modo da contemplare un costo complessivo dell'opera di € 25.065.146,29.

Inoltre per l'opera in oggetto non si potrebbe procedere con l'appalto integrato su base PFTE in quanto tale opportunità è ammessa soltanto per le opere finanziate con risorse PNRR e PNC.

Deduzione:

Punto 2.10.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 2.10.2

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Punto 2.10.3

Per quanto concerne la rete ciclabile, essa deve soddisfare i seguenti requisiti:

- Consentire agli abitanti di Gimarra di potersi spostare con modalità di trasporto sostenibili sia in direzione dell'area sportiva che in direzione dell'area a forte antropizzazione nei pressi di Via A. Moro.
- Ricucire la rete ciclopedonale esistente e di progetto;
- Realizzare un percorso sicuro, sia prendendo in considerazione i soli utenti della pista ciclopedonale, come anche il rapporto tra l'infrastruttura per il trasporto veicolare e la pista stessa, inserendo misure di sicurezza o dando alle due vie un opportuno distanziamento quando si trovano in affiancamento.

Punto 2.10.4

La delibera consiliare n. 228/2022 si ritiene pienamente legittima e con l'approvazione dello stanziamento di risorse proprie da parte del Comune di Fano, la Regione ha aggiornato la scheda di intervento con conseguente ottenimento della proroga, per cui l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è fissata al 30/06/2023.

Successivamente allo scambio di note tra la Regione Marche (11.11.2022) ed il Ministero delle Infrastrutture (15.11.2022), in data 25 novembre 2022 il Comune di Fano ha aggiornato il Ministero in merito alla modifica del tracciato progettuale con conseguente applicazione del comma 7 bis dell'art. 44 del D.L. citato.

Il finanziamento comunale di oltre 5 milioni di euro (ed il superamento della soglia dei 25 milioni di euro in totale) comporta difatti - ope legis - l'applicazione della suddetta previsione e la conseguente applicazione del termine per l'obbligazione al 30 giugno 2023.

Approvato perciò dal Comune lo stanziamento di risorse, in data 21 dicembre 2022 - nel suo ruolo di coordinamento del Fondo Sviluppo e Coesione - la Regione ha aggiornato la scheda dell'intervento, riportando la nuova previsione di costo e la conseguente ridefinizione del termine per l'assunzione dell'obbligazione come previsto dal già citato art. 44, comma 7 bis.

Infine si evidenzia che l'art. 23 comma 1-bis della legge di conversione del D.L. 152/2021 (attuazione del PNRR) prevede l'applicazione dell'appalto integrato sulla base del PFTE anche per le opere finanziate con il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC).

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

26. OSSERVAZIONE n. 2.11) p.g. n. 15690 del 14/02/2023 proposta da Uguccioni Franco, Simoncini Rita, Uguccioni Tommaso, Cuomo Michele, Grottoli Francesca, Betterini Luigino, Boldrighini Iole, Cojocar Alexandru, Battistelli Marinella, Battistelli Marisa, Battistelli Massimo;

Richiesta / sintesi della richiesta:

In conseguenza del secondo avviso gli osservanti formulano una loro previsione progettuale ritenendo più opportuno lo spostamento della prevista rotatoria più a nord rispetto all'attuale ubicazione, senza che di conseguenza occorra spostare il manufatto del vicino acquedotto

acquedotto.

Con la prospettata posizione della rotatoria da ubicarsi più a nord rispetto al progetto le stadi di via Belgatto e quella da Marano possono restare aperte, facendo peraltro restare utilizzabile il parcheggio che serve sia per il campo da calcio che per l'accesso alla chiesa.

Segnalano che servirebbe una strada che colleghi la strada del Carmine con la strada vicinale del Carmine.

In tal modo, secondo l'osservazione si risparmierebbero dei denari pubblici.

Segnalano inoltre che si dovrebbe prevedere un passaggio pedonale in sicurezza per tutti gli utenti ed in particolare per gli ospiti dell'agricampeggio che vi transitano per andare al mare a piedi o in bicicletta, oltre che per tutti i ragazzi che usufruiscono del campo da calcio.

Deduzione:

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria per l'innesto con via del Carmine ma in posizione decentrata rispetto alla via stessa, spostata verso sud in modo tale da non creare interferenze con il sagrato e la parte antistante la chiesa, inoltre è prevista la chiusura al traffico di una delle due vie che attualmente sono tangenti la chiesa.

Particolare attenzione verrà posta agli attraversamenti di pedoni e ciclisti in modo tale che gli stessi avvengano nella maggior sicurezza.

Nelle fasi progettuali successive sarà prevista una viabilità di ricucitura "agricola" da "via del Carmine a strada vicinale del Carmine"

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

27. OSSERVAZIONE n. 2.12) p.g. n. 18427 del 21/02/2023 proposta da Uguccioni Marco (Osservazione pervenuta in perenzione dei termini);

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede di variare possibilmente il tracciato di una minima entità mantenendolo sulla stessa proprietà al fine di consentire un migliore utilizzo del terreno residuo senza arrecare danno agli altri terreni dei confinanti.

Deduzione:

La parte di tracciato che riguarda l'intersezione con circolazione a rotatoria, prospiciente la Chiesa del Carmine, come peraltro asserito nella relazione tecnica di progetto, rappresenta un elemento di discontinuità del livello di servizio della strada in progetto e svolge una vera e propria funzione di traffic calming, moderando le velocità di percorrenza, a vantaggio delle possibilità di attraversamento pedonale e moderazione dei livelli di pressione acustica. Ne consegue che l'intersezione a rotatoria che quindi divide i due distinti tratti funzionali della nuova "interquartieri", potrebbe essere rimodulata nella sua geometria, con specifico riferimento alla sua posizione ed all'angolo di incidenza dei rami afferenti all'anello giratorio, che, anche se solo di pochi metri, potrebbero garantire un migliore sfruttamento dell'area agricola circostante. Si ritiene, tuttavia, che il diametro dell'anello sia già ai limiti inferiori di funzionalità ed una sua eventuale riduzione possa così comprometterne l'efficacia. Purtroppo la presenza di edifici condiziona la geometria dell'intersezione offrendo pochi spazi di manovra. Ottimizzazioni in tal senso potranno convenientemente esser fatte nelle successive fasi di progettazione Definitiva ed Esecutiva, anche a seguito di elementi geometrici di rilievo di livello congruente a tali fasi.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

GRUPPO OSSERVAZIONI 3

28. OSSERVAZIONE n. 3.1) p.g. n. 30774 del 27/03/2023 proposta da De Martino Alfredo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si evidenzia che la progettata opera stradale interferisce con la proprietà impattando pesantemente su di essa tanto da occupare oltre circa un quarto (1/4) dell'intera proprietà (presumibilmente circa 11.000 m2).

Detta occupazione si ritiene che comporterà: a) l'espropriazione definitiva di circa 8.000 m2 di terreno in coltura promiscua; b) l'abbattimento di circa 55 ÷ 60 piante di oliveto specializzato trentennale in piena produzione; c) la distruzione e l'interruzione dell'impianto di irrigazione a goccia, pianta per pianta, della porzione di oliveto che dovrà essere abbattuta, con il conseguente onere a carico dell'ente espropriante di provvedere all'immediato ripristino dell'impianto irriguo a beneficio delle altre essenze arboree non interessate dai lavori della strada, al fine di non sacrificare l'entità della corrente e futura produzione olivicola; d) l'abbattimento di circa 55 ÷ 60 piante di oliveto specializzato trentennale in piena produzione; e) l'interruzione di buona parte della linea ipogea dei collettori idrici ed elettrici che si troverà nell'area di esproprio, per una lunghezza stimata di circa 200 metri. al riguardo incomberà in capo all'ente espropriante il ripristino ed il collegamento dei collettori idrici ed elettrici con quelli che non risulteranno interessati dalle occupazioni affinché possano essere garantiti gli ordinari recapiti di acqua corrente agli immobili residenziali ed a tutti gli altri accessori e punti di recapito (magazzino, garage, campi da tennis, piscina, nonché l'orto irriguo e tutte le altre essenze arboree ed arbustive da giardino); f) il tombamento dei due citati pozzi in muratura ubicati sulla particella n. 47 ed autorizzati a mente decreto del presidente della regione marche in data 17.11.1982, n. 9490, che verranno a trovarsi nell'area da espropriare per la sede della nuova strada e che, da sempre, forniscono l'acqua corrente alla proprietà mediante collettori idrici ed elettrici ipogei costituenti linea di servizio attraversante da nord a sud tutta la proprietà per una lunghezza di circa 450 metri, posizionata a circa centimetri 120 al di sotto dell'ordinario piano di campagna.

Detti pozzi occorre che siano preventivamente ripristinati su porzione di area libera all'interno della proprietà al fine di non recare grave danno alla stessa per interruzione della fornitura idrica.

Si deve inoltre precisare che tutte le spese per la realizzazione dei nuovi pozzi, comprese le necessarie autorizzazioni, nonché il ripristino del nuovo tracciato ipogeo dei collettori idrici ed elettrici dovranno essere interamente a carico dell'ente espropriante nel presupposto, tutto da verificare, che sia tecnicamente possibile spostare i pozzi e trovare una nuova fonte di acqua nei pressi dell'attuale fonte di approvvigionamento.

Nell'ipotesi che non fosse tecnicamente possibile individuare una nuova fonte di approvvigionamento è del tutto evidente che l'attuale proprietà verrebbe a perdere gran parte del suo valore di mercato, subendo un danno concretamente indennizzabile, nel qual caso l'onere indennitario del danno arrecato incomberà sull'ente espropriante.

Tanto viene fatto osservare perché, in relazione al prospettato progetto della nuova strada, possano essere prese le adeguate misure preventive atte ad eliminare o quantomeno a contenere ulteriori danni indennitari oltre a quelli che ordinariamente comporta l'espropriazione di aree per causa di pubblica utilità.

Deduzione:

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

29. OSSERVAZIONE n. 3.2) p.g. n. 35138 del 11/04/2023 proposta da Ghiselli Paolo Walter

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede la cancellazione del progetto relativo alla realizzazione della strada interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra e la riapertura del dibattito in consiglio comunale su come destinare i fondi del contributo cipe di 20 m euro, tenuto conto che il tracciato individuato attraversa in modo fortemente invasivo una delle zone collinari a maggior valore paesaggistico e bellezza ambientale di Fano.

La realizzazione di tale opera deturpa l'ambiente e ne costituisce in definitiva un importante impoverimento per tutta la città, non intravedendo alcun significativo miglioramento alla viabilità interna alla città, né alcun significativo miglioramento alla viabilità verso Pesaro: l'opera si innesta in un tratto della SS 16 che rimane comunque congestionato e con l'imposizione di limiti di velocità stringenti soprattutto nel periodo estivo.

Il recente annuncio della Regione Marche circa la realizzazione nel 2025 del casellino Fano nord da parte della società autostrade rende oggettivamente superata l'interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra attraverso le colline di Fano.

Deduzione:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

GRUPPO OSSERVAZIONI 4

30. OSSERVAZIONE n. 4.1) p.g. n. 36719 del 12/04/2023 proposta da Taus srl

Richiesta / sintesi della richiesta:

Propone n. 1 osservazione in quanto la ditta è proprietaria di un terreno in una zona a forte valenza turistica, poiché collocata in prossimità del litorale marino.

Adiacenti alla stessa sono presenti immobili con annessi scoperti destinati a D7-zone a carattere

turistico - ricreativo esistenti, D5 - zone a carattere turistico - alberghiero esistenti e zone P2- zone per parcheggio/ scheda comparto per sosta camper.

Pertanto l'area è molto trafficata nel periodo primaverile-estivo.

Per tali motivazioni la ditta richiede la possibilità di accedere al terreno di proprietà direttamente dalla nuova arteria tramite nuova immissione dalle rotatorie di progetto o nuovo svincolo dal tratto rettilineo.

La richiesta è determinata dalla necessità di agevolare l'ingresso all'area bypassando il traffico della statale Adriatica, estremamente intenso nel periodo estivo, ed evitare un'eventuale richiesta di ampliamento dell'esistente accesso carrabile, non a norma con il vigente codice della strada e che, per la sua valenza storica, sarà mantenuto lasciandolo dimensionalmente inalterato.

Deduzione:

L'area in oggetto è classificata dal vigente PRG come “Zona E2 – zone agricole con presenza di valori paesaggistici” (art. 56 NTA) ed in tale area sono presenti numerosi vincoli di tipo paesistico-ambientale, tra cui un vincolo di tutela integrale (litorali – bassa compromissione – art. 11 NTA), il PRG non prevede ulteriori destinazioni ad uso turistico, per cui si ritiene di respingere l'osservazione.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

31. OSSERVAZIONE n. 4.2) p.g. n. 39497 del 12/04/2023 proposta da Patregnani Davide

Richiesta / sintesi della richiesta:

Viene espressa opposizione al progetto relativo alla variante Gimarra in quanto a suo giudizio estremamente deturpante da un punto di vista paesaggistico ed ambientale, oltre che per i costi dell'opera che supereranno abbondantemente quanto previsto a causa di oneri a misura preventivabili ma oggi ancora non calcolati.

Ritiene l'opera inutile perchè non convoglierà il traffico dall'Adriatica a sud di Fano che mai allungherà il percorso di 5 km, ma solo quello proveniente dall'entroterra (che ritiene esiguo).

Prevede che a monte di questo progetto ci sia l'intenzione di autorizzare ulteriore urbanizzazione e cementificazione, dimostratesi oggettivamente deturpanti nonchè causa di disastri come quelli che da pochi mesi hanno già raso al suolo gran parte della provincia.

Soprattutto per l'inutilità della strada a causa del venir meno della costruzione della prevista struttura ospedaliera.

Per tali motivi la Regione dovrebbe revocare lo stanziamento dei fondi previsti che ritiene insufficienti.

Infine ritiene che in relazione alla sopraggiunta proposta di costruzione del casellino nord A14 a Fenile di Fano, assolutamente non impattante, percentualmente meno oneroso e soprattutto risolutivo, a differenza della variante, quest'ultima non dovrebbe essere realizzata.

Deduzione:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello

monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

32. OSSERVAZIONE n. 4.3) p.g. n. 40787 del 24/04/2023 proposta da "LA LUPUS IN FABULA", Associazione ambientalista di volontariato

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.3.1:

Si chiede l'annullamento della variante in oggetto con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale adriatica atteso con delibera del cipe 98-2017 lo stato ha concesso un contributo di 20 milioni di euro per la nuova "viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico marche nord".

Successivamente la Regione Marche ha deliberato che tale ospedale, previsto in zona Fosso Sejore, non sarà più costruito, ma sarà ampliato l'ospedale di Pesaro in zona Muraglia.

Viste inoltre le dichiarazioni del sindaco Seri: resto del carlino del 19/9/2020: "sappiamo che il tratto finale dell'interquartieri non è la soluzione per il collegamento fano-pesaro, ma serve principalmente a migliorare la viabilità interna"; consiglio comunale del 11/12/2020: "ecco, un'altra cosa che voglio aggiungere, per il collegamento con Pesaro, che – ripeto – l'interquartieri è una struttura importante per la città, ma non come collegamento per pesaro"; radiofano del 22/2/2021: "l'interquartieri, non c'entra niente col collegamento con Pesaro; serve per migliorare e rendere più fluido il traffico interno, ridurre l'appesantimento di alcune arterie del traffico cittadino".

Poiché non sussistono più le finalità per cui è stato erogato il finanziamento e l'opera non risolve i problemi di collegamento viario con Pesaro.

Punto 4.3.2:

Si segnala il danno ambientale che produrrebbe l'opera in questione, se realizzata, in quanto, sarebbe il più grave scempio paesaggistico, ed ambientale degli ultimi 50 anni nel comune di Fano.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che ferisce un'area agricola e sportiva tra le più pregiate del territorio fanese e attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del d.m. 25.0 8.1 9 65 "dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Sejore", perché "costituita da numerosi nuclei di verde con 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".

Inoltre, sull'area è presente il vincolo istituito con d.p.g.r. 668 del 03/02/1981 "zone ricadenti lungo il corso del fiume Metauro e del torrente Arzilla" che recita: zona di notevolissimo interesse paesistico e naturale nel suo complesso; elementi caratterizzanti che la compongono sono il corso del torrente Arzilla; alcuni boschi e il paesaggio collinare e agricolo (...)" ben tre studi commissionati dal comune di Fano (Pums, Sintagma e Abacus) hanno dimostrato che questo tratto di interquartieri avrà una scarsa capacità di drenare traffico che attraversa il centro urbano e si incanala sulla SS16 verso Pesaro: al di sotto del 30%.

Il traffico automobilistico proveniente da sud e quello proveniente dall'interno, che va verso il centro, non prenderà mai questa strada, come anche il sindaco seri ha dovuto ammettere pubblicamente nell'incontro alla sala verdi del 22/7/2022.

Oltre al danno ambientale e paesaggistico ci sarà un consumo di suolo (in prevalenza agricolo) di circa 4 ha.

Il consumo del suolo è una emergenza nazionale perché il suolo una volta consumato (impermeabilizzato, degradato) è perso per sempre.

Il comune di Fano è stato citato nel "rapporto nazionale consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici" redatto da ISPRA nel 2019 per aver asfaltato, cementificato, reso sterile già 2.149 ettari di suolo, con un incremento di 17 ha nel 2017 e 7,8 ha nel 2018.

Punto 4.3.3:

Si segnala la violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Considerato che il consiglio comunale di Fano ha votato l'emergenza climatica, che significa che il comune di Fano è impegnato a ridurre le emissioni di gas serra in ogni opera pubblica realizzata sul proprio territorio; dal momento che nel progetto in esame il bilancio complessivo è fortemente negativo con un aumento molto forte delle emissioni di gas serra, sia nella fase dei lavori che in quella di esercizio, a causa dell'abbattimento di centinaia di alberi di alto fusto sostituiti, come scritto nel progetto, da "alberi-fiammifero" in quantità e dimensioni tali da generare una perdita netta di valori ecosistemici; siccome, come ampiamente dimostrato dalla letteratura e dall'analisi empirica, nuove strade incentivano la mobilità privata (sia per frequenza di spostamenti, sia per quantità di mezzi interessati) e quindi un generale aumento di inquinamento atmosferico ed acustico; poiché questa infrastruttura sposta di poco il traffico dal centro urbano e quindi non porta sostanziali benefici a livello di salute per chi vi abita.

Punto 4.3.4:

Si segnala nella VAS la mancanza di valutazione dello scenario zero e della comparazione con la soluzione casellino di Fano nord (Fenile).

Premesso che qualsiasi nuova strada favorisce la mobilità individuale a motore con conseguente aumento di emissioni atmosferiche pericolose (gas serra, particolato, ecc.) una amministrazione capace e lungimirante dovrebbe impegnarsi per la riduzione del traffico privato, favorendo il car sharing e il car pooling, il trasporto pubblico su sede propria e la mobilità ciclabile, ma anche riorganizzando le necessità di mobilità individuale, con una diversificazione degli orari di apertura di negozi, uffici, scuole, fabbriche, ecc. ed intensificando le corse dei mezzi pubblici, introducendo i taxi collettivi ecc.

La VAS (valutazione ambientale strategica) è uno strumento obbligatorio previsto dalla legge che deve confrontare diversi scenari possibili con lo scenario zero, al fine di verificare se è preferibile non fare nulla piuttosto che realizzare l'opera.

Nulla di tutto questo risulta dal verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS).

Ulteriormente, il progetto in esame non viene confrontato con l'ipotesi progettuale del casellino di Fano nord (Fenile) che sarà realizzato nell'arco di due anni da soc. Autostrade spa a spese proprie.

Tale casello in combinazione con il nuovo casello di Pesaro sud di fatto trasforma l'asse autostradale in una vera strada extraurbana di collegamento tra le due città, veloce e sicura, con un consumo di suolo ed un impatto ambientale molto minore.

Il casellino di Fano nord è perciò un'alternativa preferibile alla strada interquartieri di Gimarra, non solo per l'aspetto paesaggistico ed ambientale, ma anche perché quest'ultima non si collega con il viabilità pesarese ma ributta il traffico sulla ss16 poco oltre il centro abitato fanese.

Dal punto di vista dell'inquinamento e del rumore le nuove quote di traffico locale che verranno riversate sul tracciato autostradale aumenteranno in modo insignificante il disagio per i residenti o le attività economiche adiacenti.

Punto 4.3.5:

Si chiede che sia rimodulata la destinazione del finanziamento derivante dalla delibera del cipe 98-2017 di 20 milioni di euro.

Pur ritenendo prioritarie le osservazioni e proposte nn. 1/2/3/4 qualora fosse possibile destinare il finanziamento derivante dalla delibera del cipe 98-2017 di 20 milioni di euro ad altro scopo rispetto alla costruzione “viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche nord”; considerato che il quartiere Carmine – Gimarra si trova in una problematica situazione di “separazione” dai restanti quartieri di Fano, essendo la SS16 l’unica arteria di collegamento; visto che il riscaldamento climatico in corso suggerisce di destinare sempre maggiori risorse economiche verso la mobilità pubblica collettiva o privata a ridotto impatto ambientale; chiede di eliminare dalla variante in oggetto il tratto dalla rotatoria del Carmine alla statale Adriatica, eliminandolo anche dal PRG, e di destinare i fondi restanti per la realizzazione di nuovi tratti di piste ciclabili (e marciapiedi) previsti nel piano degli itinerari ciclabili.

Deduzione:

Punto 4.3.1:

E’ del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante “Gimarra” è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall’inizio dell’espansione urbanistica e dall’avvento dell’automobile di massa) considerata strategica per l’efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L’opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l’attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell’anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l’attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L’opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l’esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l’opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt’altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell’Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l’occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un’opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell’opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d’intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L’obiettivo dell’intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d’intesa con il CIPE in conformità all’accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest’ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell’Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa

l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.3.2:

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.3.3:

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro-Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali, compresa la matrice aria.

Punto 4.3.4:

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

L'alternativa zero è prevista dal D.Lgs. n. 152/2006 con riferimento alla VIA, dove all'art. 22, comma 3, lett. d), il Codice menziona espressamente, quale contenuto essenziale dello studio di impatto ambientale, la c.d. "alternativa zero", con indicazioni delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali.

Come riconosciuto dalla giurisprudenza (cfr. semte. Consiglio di Stato 01/09/2021 n. 6152) il concetto di opzione zero nella VAS non può identificarsi con la sostanziale pretesa di annullare la scelta urbanistica comunale: "21. L'equivoco di fondo nel quale incorre l'appellante consiste cioè nell'aver identificato il concetto di opzione zero con la sostanziale pretesa di annullare la scelta urbanistica del Comune di ..., vanificando tutti gli atti pregressi, di cui il terzo Accordo di programma, e poi il PGT, costituiscono solo il segmento terminale, utilizzando peraltro argomentazioni di tipo dialettico-formale, del tutto prive di effettività contenutistica."

Punto 4.3.5:

Non si ritiene percorribile la possibilità di terminare la strada interquartieri alla rotatoria del Carmine, né mai gli strumenti pianificatori della città di Fano hanno preso in considerazione tale eventualità, infatti il quartiere di Gimarra ha un apparato viario interno largamente sottodimensionato e convogliare tutto il traffico all'interno del quartiere metterebbe sicuramente in crisi e congestionerebbe le attuali vie assolutamente insufficienti.

Per quanto soprariportato si ritiene che tutti i punti dell'osservazione siano da respingere.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

33. OSSERVAZIONE n. 4.4) p.g. n. 40889 del 24/04/2023 proposta da Pozzi Maria Luisa

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.4.1

mancanza del rispetto degli impegni elettorali del sindaco Seri, come da programma elettorale allegato.

Punto 4.4.2

non osservazione della delibera di mandato: "realizzazione di un lotto funzionale per collegare interquartieri al nuovo casellino di Fenile e/o ad una futura strada (Fenile Muraglia) di collegamento con Pesaro - proseguimento interquartieri fino a Via Morganti, utilizzando i 20 milioni di euro di cui al protocollo sanità stipulato con la Regione Marche." invece ora questo finanziamento lo si vuole utilizzare per tagliare l'area sportiva Trave e devastare Gimarra e la collina di Belgatto.

Punto 4.4.3

La delibera del CIPE 98-2017 concede il contributo di 20 milioni di euro per "Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico marche nord." ora la previsione dell'ospedale unico marche nord non esiste più, in quanto eliminato dalla Regione Marche. Nonostante questo con delibera n. 162 del 11/8/2020 il consiglio comunale di Fano approvò il tracciato verso Gimarra con relativa convenzione con la regione marche, dal titolo "Viabilità di adduzione nuovo ospedale unico Marche Nord".

Punto 4.4.4

Evidente sottovalutazione dei costi degli espropri inserendo una cifra realistica per il costo degli espropri, anche se sottostimata, il costo complessivo dell'opera supererebbe abbondantemente i 30 milioni di euro. e questo comporterebbe gravi problemi economici per il comune di fano e di conseguenza per i cittadini. mentre l'indicazione tassativa della giunta e del consiglio comunale era quella di rimanere attorno al contributo CIPE di 20 milioni di euro.

Punto 4.4.5

Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione. il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano. una vera e propria circonvallazione dentro la città che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25/08/1965 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente Arzilla fino a Fosso Sejore".

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all'urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano. osservazione n° 6 mancanza di documentazione alla Sovrintendenza. a fronte di questo scempio ci si sarebbe aspettati una straordinaria vigilanza da parte della Sovrintendenza delle Marche, appare dunque scandaloso che, come emerso dal verbale del Consiglio Comunale del 22/12/2022 la Sovrintendenza abbia espresso parere favorevole avendo visionato solo due inserimenti fotografici, fra l'altro del tutto insignificanti rispetto all'aggressione del territorio.

Punto 4.4.7

Questa strada non è in nessun modo un'alternativa alla statale. Unica giustificazione per la Sovrintendenza sull'approvazione della stessa in quanto questa strada ributta il traffico sulla statale stessa appena fuori fano al nord dell'abitato di Gimarra.

La Sovrintendenza aggiunge inoltre che la strada sarebbe stata utile per i collegamenti di fano con l'ospedale unico, ma detto ospedale non esiste più, in quanto è stato stralciato dalla regione marche. Unica spiegazione per queste superficialità è che alla Sovrintendenza non siano state fornite le informazioni necessarie per valutare l'opera.

Punto 4.4.8

violazione dei vincoli paesaggistici.

L'attuale Tracciato è certamente il peggiore, non solo non sono state rispettate le prescrizioni di cui al parere del 31/08/2022 della Sovrintendenza, ma anzi sono state aggravate. A tal proposito basta confrontare le varie ipotesi della rotatoria presso la chiesetta del Carmine. Mentre le altre ipotesi prevedevano o l'uso di gallerie o l'aggiramento della collina, l'attuale progetto prevede di salire sulla collina, distruggendo, noceti, ulivi, alberi centenari e campi agricoli. Se questa opera venisse malauguratamente realizzata, da tutta la zona a mare di fano, lido e sassonia si vedrebbero orribili muraglioni di cemento e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano meta di passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone.

Punto 4.4.9

Evidente mancanza di utilità dell'opera.

Tre Studi commissionati dal comune di Fano hanno dimostrato che questa strada avrebbe una scarsa capacità di drenare traffico, come anche il sindaco seri ha dovuto ammettere pubblicamente nell'incontro alla sala Verdi del 22/07/2022. Perché pagare degli studi se poi vengono inattesi? Inoltre ora che è stato deciso di realizzare il casellino a Fenile è quindi possibile dirottare il traffico di attraversamento verso quella direzione invece che verso Gimarra. E la soluzione del casellino potrà alleggerire anche la Statale Adriatica.

Punto 4.5.10

mancanza di documentazione che prova l'avvenuta proroga. Non vi è alcuna evidenza che il CIPE il 27/12/2022 abbia concesso a questa opera la proroga al 30/12/2023 per l'affidamento dei lavori. Anzi siccome la proroga è relativa ad opere superiori a 25 milioni di euro, il finanziamento di questa opera è di 20 milioni, non risulta che si possa procedere oltre la decadenza dei termini per poter usufruire del finanziamento stesso.

Punto 4.4.11

Violazione della delibera sull'emergenza climatica. Il Consiglio Comunale di Fano ha votato l'emergenza climatica, il che significa che il comune è impegnato a ridurre le proprie emissioni di gas in ogni opera pubblica che realizza. Pertanto in coerenza con gli impegni presi dal comune con la delibera che ha dichiarato l'emergenza climatica, quest'opera non può essere realizzata.

Punto 4.4.12

Mancanza di parere dell'Ufficio Ambientale del Comune di Fano. Il Comune di Fano, Ufficio Ambiente non si è espresso nonostante questa opera sia quella maggiormente impattante dal punto di vista ambientale di tutta la storia della città. molto grave! Il Comune di Fano, Ufficio Ambiente durante la fase di consultazione preliminare del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, è stato rappresentato dalla dottoressa Colacresi, che non solo non è dipendente del Comune di Fano, tantomeno dell'ufficio ambiente, ma fa parte di una delle società che in ATI hanno redatto il progetto. conflitto di interessi e irregolarità amministrativa, come minimo!

Deduzione:

Punto 4.4.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.4.2

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.4.3

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del

Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.4.4

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(…)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non rappresenta un valore di mercato vero e proprio.

“(…)

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce “B.7 – *Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti*” con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Punto 4.4.5

Si rimanda alla deduzione del Punto 4.4.2

Punto 4.4.6

Si rimanda alla deduzione del Punto 4.4.2

Punto 4.4.7

Si rimanda alla deduzione del Punto 4.4.2

Punto 4.4.8

Si rimanda alla deduzione del Punto 4.4.2

Punto 4.4.9

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la “Variante Gimarra” come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

“(…)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato “variante Gimarra” rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi

elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada "Interquartieri", già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all'unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro;

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonché nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante *AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI* hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante *RONCOSAMBACCIO* impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara); (...);

Punto 4.4.10

La delibera consiliare n. 228/2022 si ritiene pienamente legittima e con l'approvazione dello stanziamento di risorse proprie da parte del Comune di Fano, la Regione ha aggiornato la scheda di intervento con conseguente ottenimento della proroga, per cui l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è fissata al 30/06/2023.

Successivamente allo scambio di note tra la Regione Marche (11.11.2022) ed il Ministero delle Infrastrutture (15.11.2022), in data 25 novembre 2022 il Comune di Fano ha aggiornato il Ministero in merito alla modifica del tracciato progettuale con conseguente applicazione del comma 7 bis dell'art. 44 del D.L. citato.

Il finanziamento comunale di oltre 5 milioni di euro (ed il superamento della soglia dei 25 milioni di euro in totale) comporta difatti - ope legis - l'applicazione della suddetta previsione e la conseguente applicazione del termine per l'obbligazione al 30 giugno 2023.

Approvato perciò dal Comune lo stanziamento di risorse, in data 21 dicembre 2022 - nel suo ruolo di coordinamento del Fondo Sviluppo e Coesione - la Regione ha aggiornato la scheda dell'intervento, riportando la nuova previsione di costo e la conseguente ridefinizione del termine per l'assunzione

dell'obbligazione come previsto dal già citato art. 44, comma 7 bis.

Punto 4.4.11

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro -Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.4.12

Per un mero refuso di comprensione/trascrizione, la Dott.ssa Maria Teresa Colacresi è stata identificata come referente per l'U.O. Ambiente del Comune di Fano mentre ha partecipato quale rappresentante della soc. (mandante) AMBIENTE S.p.A., assieme alla ditta (mandataria) ABACUS, quali progettisti.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

34. OSSERVAZIONE n. 4.5) p.g. n. 40896 del 24/04/2023 proposta da Livraghi Roberto

Produce n. 9 osservazioni, sostanzialmente uguali a quelle dell'osservazione 4.4 (p.g. n. 40889) alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

35. OSSERVAZIONE n. 4.6) p.g. n. 41115 del 26/04/2023 proposta da Pucci Giorgio

Richiesta / sintesi della richiesta:

Pericolosità e forte impatto sociale su intersezione tra via Trave e la nuova strada che spezza in 2 lo storico quartiere dividendo in realtà i residenti.

Deduzione

L'intersezione di via della Trave con la nuova infrastruttura, data l'esiguità degli spazi, viene risolta dal PFTE mediante svolta obbligatoria destrorsa, considerata dai progettisti come la migliore soluzione, anche in termini di sicurezza della circolazione.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

36. OSSERVAZIONE n. 4.7) p.g. n. 41119 del 26/04/2023 proposta da Poncini Filippo

Produce n. 9 osservazioni, sostanzialmente uguali a quelle dell'osservazione 4.4 (p.g. n. 40889) alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

37. OSSERVAZIONE n. 4.8) p.g. n. 41121 del 26/04/2023 proposta da Tombari Franca

Richiesta / sintesi della richiesta:

Segnala di essere profondamente preoccupata per il progetto variante Gimarra, un bene prezioso rischia di essere sacrificato in nome della crescita continua (compresa quella delle infrastrutture) e della modernità (paradigma novecentesco ormai superato).

Non si tiene conto che invece la nuova consapevolezza nascente è quella che siamo parte integrante della terra e siamo anche noi natura.

Per questo motivo vedo questa offesa al territorio come una offesa alla mia stessa persona.

Sicuramente la variante avrà un impatto ambientale enorme.

Non si possono fare politiche ambientali per la città se non si è coerenti e radicali, anche se questo magari non viene capito da tutti.

Si vuole poi più realisticamente fare notare alcune contraddizioni: 1) costa di più distruggere per sempre un bene paesaggistico rinunciando ai benefici che produce in termini di servizi ambientali oppure rinunciare a un finanziamento per costruire una brutta strada o ancora se proprio si deve fare non è meglio orientarsi a un progetto meno invasivo? comunque a volte bisogna saper rinunciare per il bene della collettività ed accettare il principio dove non si può fare non si può fare... ad esempio dove non si può fare una ciclabile non si cementa, ma si migliora la pista pedonale.

Dovete ascoltare le persone che quotidianamente si muovono in bicicletta (come me) e non gli sportivi della domenica per capire cosa è meglio fare oppure no ... ed anche cos'è pericoloso ad esempio io trovo pericolosi i muretti divisorii e preferisco le ciclabili come via Flaminia che non li ha ... 2) mi sembra che il comune manchi di una prospettiva di progettazione territoriale... che è evidenziata dalla costruzione di un intricato sistema di strade dispersivo e ripetitivo che costituiscono cicatrici irreversibili.

Non ne colgo la funzionalità, non so quanto effettivo vantaggio danno, perché io continuo a vedere via Roma dall'arco alla coop perennemente intasata.

A quando la zona interdetta al traffico e il senso unico? e pensare invece a strategie di riduzione del traffico ... smettere di pensare sempre al pensiero del raddoppio (e la strada e la ciclabile) e incominciare quella della ... o la ciclabile o la strada.

Questo per me significa pensare al futuro, tenendo conto che, come dice l'istat la popolazione italiana (e penso anche quella fanese) è in diminuzione e quindi le infrastrutture stradali serviranno meno, meno persone, meno lavoro, soprattutto la popolazione sta invecchiando ... e le persone anziane sia autosufficienti che no si muovono in maniera diversa ed hanno esigenze diverse ... invece dei monopattini elettrici (c'è ne siamo tutti innamorati ma ci siamo dovuti ricredere) pensare x il futuro all'acquisto di taxi elettrici o fare delle convenzioni con la società dei taxi...? servizi che c'erano ma forse hanno funzionato poco ma che aumentando la porzione di anziani senza familiari vicini potrebbero essere riproposti... insomma tutto questo richiederebbe un nuovo patto con la cittadinanza e un suo pieno coinvolgimento in un progetto che non segua la logica del raddoppio, ma una visione integrata del territorio.

Questo coinvolgimento non c'è stato per la variante Gimarra ed infatti chi ha capito l'enorme danno presentato da questo progetto ha deciso di non accettarlo.

Purtroppo ho visto troppo territorio del comune mangiato dal cemento, sconvolto non solo in superficie ma anche nel profondo visto che cambia il sistema di falda sbancando le colline ... il nostro è già un territorio offeso ... danneggiato ... mettiamoci fine.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e

paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

38. OSSERVAZIONE n. 4.9) p.g. n. 41129 del 26/04/2023 proposta da Pascucci Simone e Cecchettini Daniela

Richiesta / sintesi della richiesta:

Con la presente comunica il disappunto alla realizzazione di questa nuova strada. Al di là del fatto di essere abitanti della zona Trave, dove verrà a passare un tratto della stessa, si trovano contrari alla realizzazione della stessa perché distruggerà una zona di verde, tra l'altro molto tranquilla, con il conseguente abbattimento di tante piante e snaturando una zona ricca di sentieri sul lungo letto del torrente Arzilla.

Inoltre la nuova strada costeggerà la zona sportiva del circuito Marconi e la pista Zengarini dove migliaia di sportivi si allenano quotidianamente, obbligandoli a respirare i gas di scarico delle auto che sfrecceranno lì accanto.

Tutto questo per la realizzazione di una strada del tutto inutile, visto che il suo percorso andrà a terminare subito dopo il quartiere di Gimarra, finendo sulla strada statale intasando la stessa e unica strada che porterà a Pesaro.

Tra l'altro ricordano agli addetti che 10 anni orsono, quando facemmo il progetto della nostra abitazione, prima di iniziare i lavori si persero mesi e mesi, a causa della sovrintendenza regionale che, per il vincolo paesaggistico ci fece modificare il progetto più volte facendoci eliminare una finestra sul retro e obbligandoci a montare persiane in legno anziché in pvc. Le strade via del torrente e via Frusaglia finora non si potevano asfaltare, sempre per i suddetti vincoli paesaggistici e ora si può devastare un paesaggio con una strada inutile? il vincolo paesaggistico non è più preso in considerazione? oltretutto c'è un progetto in fase di attuazione tra Belgatto e Fenile, del casellino autostradale, che, a nostro avviso, è una ottima soluzione al traffico per le auto che vogliono raggiungere Pesaro o viceversa, senza intasare la statale ed il centro urbano di Fano.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

39. OSSERVAZIONE n. 4.10) p.g. n. 41146 del 26/04/2023 proposta da Iacucci Chiara

Richiesta / sintesi della richiesta:

Rappresenta la seguente osservazione: violazione di vincoli paesaggistici

Premesso che ci si riserva ogni possibile azione di ricorso alla magistratura amministrativa, contabile, civile e penale, la realizzazione dell'opera in oggetto provocherebbe lo scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale più grave della storia di Fano, ricordato come un'onta per gli amministratori attuali ma anche per coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

L'opera attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del d.m. 25.08.1965 “dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso sejure”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all'urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche.

Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l'attuale tracciato è certamente il peggiore.

Se questa opera verrà realizzata, da tutta la zona a mare di Fano, Lido e Sassonia, invece di vedere verdi colline punteggiate da alberi di alto fusto e coltivazioni agricole si vedranno orribili muraglioni di cemento armato e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone.

Pertanto chiede: l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal prg del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

40. OSSERVAZIONE n. 4.11) p.g. n. 41157 del 26/04/2023 proposta da Gambelli Luigi

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione esprime la netta contrarietà alla costruzione della strada in oggetto, così come programmata dal comune, il cui progetto con relativo tracciato è stato illustrato dal comitato per la salvaguardia della Trave, Arzilla e Gimarra.

Riporta di seguito i motivi e le osservazioni: quest'opera interferirebbe profondamente in modo negativo con tutta l'area attraversata, in particolare col quartiere Gimarra, producendo danni gravissimi all'ambiente e al paesaggio esistenti; comporterebbe l'abbattimento di molti alberi e la perforazione delle sue colline per costruire due gallerie al di sotto di esse, senza aver eseguito i sondaggi geotecnici indispensabili.

Inoltre l'area, che è densamente popolata, sarebbe soggetta ad un considerevole aumento dell'inquinamento atmosferico (gas e microparticelle) ed acustico (soprattutto per chi abita vicino alla strada) con presumibili danni alla salute degli abitanti.

Pertanto e' richiesto di retrocedere dalla decisione di costruire questa strada, che peraltro alleggerirebbe il traffico solo su un breve tratto della strada statale a nord di Fano.

Come detto da più parti, sarebbe possibile individuare un diverso tracciato più a monte (anche di fianco all'autostrada) per una strada che allacci Fano con Pesaro.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

41. OSSERVAZIONE n. 4.12) p.g. n. 41163 del 26/04/2023 proposta da Pascucci Renato e Gramigni Luciana

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è sostanzialmente identica all'osservazione 23.4.10 (p.g. n. 41129) alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

42. OSSERVAZIONE n. 4.13) p.g. n. 41169 del 26/04/2023 proposta da Pozzi Paola Maria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Produce n. 6 punti di osservazioni con le quali intende richiedere l'annullamento della variante Gimarra con la relativa eliminazione dal PRG del tratto della rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.13.1

La trasformazione della strada interquartieri in circonvallazione creerà un disastro dal punto di vista paesaggistico, naturalistico e ambientale. La zona è sottoposta a vincolo paesaggistico da più di 60 anni e nonostante questo il Comune e la Sovrintendenza hanno pensato di buttarsi alle spalle tutti i divieti finora imposti ai cittadini che vivono lì.

Punto 4.13.2

la Sovrintendenza non ha affatto vigilato sugli interessi dei cittadini e ciò si evince dalla mancanza di documentazione allegata. gli unici interessi tutelati sono quelli di una cieca politica locale che prosegue nel progetto di un'opera dispendiosa quanto inutile.

Punto 4.13.3

Costi spropositati: dai 20 milioni di euro iniziali si è passati a 25, peraltro prevedendo per gli espropri una cifra irrisoria e inadeguata. il comune sarà appesantito da costi che peseranno sui cittadini.

Punto 4.13.4

Utilità reale della strada: numerosi studi hanno evidenziato che l'opera che il comune intende realizzare non è assolutamente in grado di risolvere la viabilistica intorno a Fano. perciò il perseguire un progetto inutile, costoso e devastante per tutta la zona sembra esclusivamente finalizzato a fini politici ed economici. Ciò si evince dalle continue proroghe concesse anche in mancanza dei requisiti, violazioni e irregolarità.

Punto 4.13.5

Risulta che sia prevista la realizzazione del casellino di fenile che permetterebbe di dirottare tutto il traffico tra Fano e Pesaro alleggerendo la statale e bypassando la Gimarra.

Punto 4.13.6

L'attuale ed ultimo tracciato è addirittura peggiorativo: non sono state rispettate le indicazioni del 31/08/2022 da parte della Sovrintendenza, la devastazione della rotatoria alla chiesetta del Carmine, e il proseguimento con l'interramento della carreggiata circondata con muraglioni di cemento invece delle previste gallerie, saranno uno scempio incancellabile.

Deduzione

Punto 4.13.1

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.13.2

Si rimanda alla deduzione del Punto 4.13.1

Punto 4.13.3

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(…)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non rappresenta un valore di mercato vero e proprio.

(...)"

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce "B.7 – Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti" con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Punto 4.13.4

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la "Variante Gimarra" come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

"(...)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato "variante Gimarra" rappresenta una soluzione che, ancorché non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada "Interquartieri", già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch. Piccinato 1963-1967);

b) realizza un'efficace alternativa all'unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro;

c) costituisce un'efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonché nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra Novilara e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

(...);

Punto 4.13.5

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Punto 4.13.6

L'istruttoria di questa importante infrastruttura, da parte dei tecnici e degli Enti preposti alla tutela dei beni paesaggistici e geomorfologici è stata approfondita, puntuale e condivisa.

Difatti, ripercorrendo l'iter seguito dal Comune, nonostante la variante "Gimarra" fosse già da tempo negli atti pianificatori, l'Amministrazione ha ritenuto di dover valutare - con uno studio di prefattibilità - quattro alternative: variante "Roncosambaccio"; variante "affiancamento A14"; variante "via delle Necropoli"; variante "Gimarra".

Con delibera n. 162/2020 il C.C. di Fano ha deciso di proseguire nello sviluppo della progettazione della variante "Gimarra".

Successivamente a tale determinazione, l'Amministrazione comunale ha svolto:

- uno studio di prefattibilità redatto dall'ufficio LL.PP. coadiuvato anche da professionisti esterni;
- un ulteriore approfondimento commissionato alla società Sintagma;
- un Progetto di Fattibilità redatto dal RTP guidato dalla società Abacus dopo essersi aggiudicato la procedura aperta per l'affidamento della progettazione ai sensi dell'art. 60 e 157 del D.lgs. n. 50/2016.

A seguito del confronto con gli enti competenti, avvenuto con la conferenza dei servizi del 31 agosto 2022 (ivi la Soprintendenza ed il Genio Civile hanno espresso puntuali e specifiche problematiche), il progetto redatto dal Comune è stato ancor di più approfondito e perfezionato.

L'RTP formulava difatti due tracciati alternativi tesi al recepimento dei contributi espressi, che sono stati analizzati e approfonditi con due incontri - promossi dallo stesso Comune - avvenuti tra i progettisti ed i rappresentanti della Soprintendenza, della Regione e del Comune.

Ciò ha portato, all'acquisizione dei pareri positivi da parte della Soprintendenza (in data 1°12.2022) e del Genio Civile (in data 2.12.2022) e all'approvazione dell'Accordo di Programma tra Comune, Provincia e Regione per l'attuazione dell'intervento.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

43. OSSERVAZIONE n. 4.14) p.g. n. 41175 del 26/04/2023 proposta da Fehervari Mauro

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si premette che, nonostante gli obiettivi dichiarati (evidentemente non ottenibili, se non addirittura già disconosciuti e superati) dall'Ente proponente, una valutazione imparziale dei reali benefici ottenibili dalla realizzazione dell'infrastruttura in oggetto è qualitativamente opinabile e di quantificazione dubbia, ma verosimilmente molto modesti allorché contestualizzata nell'insieme

delle infrastrutture viari attuali e future, se inserita in una proiezione di auspicabili cambiamenti nelle modalità di trasporto e di mobilità, e, soprattutto, se comparata alla certezza degli elevati costi, sia in termini economici (ad es. quelli di investimento iniziale, che, seppur non oggetto qui di osservazioni analitiche rispetto alla documentazione messa a disposizione, appaiono valutati in maniera incompleta ed abbondantemente sottostimata, sia in termini parametrici rispetto ai costi affrontati per i tratti d'interquartieri già realizzati in passato, che per l'omissione di voci di costo per un'infrastruttura che, comunque, dovrebbe essere almeno concepita con i medesimi standard d'uso e fruibilità usati per gli altri tratti), che in termini di elevati impatti ambientali e sociali (entrambi non monetizzati, ma che eroderebbero e precluderebbero permanentemente sia il "bene ambientale comune" che la qualità della vita personale e collettiva di singoli fruitori e collettività residenti, delle e nelle aree impattate), sia in fase di realizzazione che durante la vita operativa della stessa infrastruttura.

A titolo d'esempio, si trasmettono allegate alla presente, alcune osservazioni di cui all'oggetto, che si aggiungono ed eventualmente integrano le osservazioni che per certo saranno recapitate da altri cittadini agli enti in indirizzo e che, in definitiva, suggerirebbero ad ogni amministratore di buon senso l'annullamento della cosiddetta "Variante Gimarra", con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale adriatica, a favore di soluzioni veramente risolutive per il collegamento fra Fano e Pesaro alternative alla SS16, unitamente a scelte strategiche funzionali ad una gestione moderna e lungimirante del futuro traffico di attraversamento e di quello locale/residenziale sui quartieri interessati. produce di seguito n. 3 osservazioni.

Punto 4.14.1

Rischi da attraversamento della fauna locale: il tracciato dell'opera si snoda per la gran parte in un ambiente rurale poco abitato e con ampie fasce di vegetazione spontanea, riparo e corridoio naturale per animali di taglia anche apprezzabile. se, un'analisi quali-quantitativa della fauna presente non è presente nella documentazione di progetto, rimandata eventualmente a fasi successive, testimonianze oculari dirette del sottoscritto e documentabili (ad es. con fototrappole) anche da terzi, possono certificare la frequentazione abituale, soprattutto notturna, nelle zone del tracciato di progetto, di istrici, tassi, volpi, daini e, più recentemente, anche di cinghiali e lupi nel raggio di qualche chilometro dal medesimo. tale presenza e transito di animali, unitamente all'infrastruttura, se realizzata così come attualmente progettata, ed alla frequenza e velocità di percorrenza del traffico veicolare prevedibile nell'arco delle 24 ore, determinerà un rischio concreto di incidenti con effetti potenzialmente molto dannosi (soprattutto per le persone, ma non solo) per l'attraversamento della fauna suddetta, a meno di cercare di prevenire e mitigare tale rischio attraverso azioni correttive da prevedere e mettersi in atto già in fase di progetto esecutivo e realizzazione, fra le quali valutare ad esempio: - estensione dell'illuminazione pubblica a tratti stradali ad ora previsti come non illuminati (ma proprio per questo proni al rischio suddetto), compatibilmente al disturbo ambientale dato appunto dall'illuminazione artificiale stessa all'ambiente naturale circostante; - protezione del nuovo asse viario con idonea recinzione per tutti i tratti lontani dai nuclei abitati e/o dalle rotatorie dotate di illuminazione; - garantire, per la fauna, una "permeabilità trasversale" che non interferisca con il traffico veicolare, predisponendo ad esempio passaggi per l'attraversamento dell'opera con cunicoli sotto-stradali, adeguati in numero e dimensione (si noti che le sole gallerie artificiali previste sono assolutamente insufficienti a persuadere la fauna ad "attraversamenti intelligenti" solo al di sopra delle stesse, soprattutto se in mancanza di opportune recinzioni. si noti peraltro che le necessarie piantumazioni di cespugli e alberi già previste ai lati della carreggiata per una mitigazione acustica e visivo-paesaggistica, diventerebbero essi stessi corridoi quasi obbligati per la fauna presente.) nota: queste e/o altre azioni necessarie per la riduzione del rischio già menzionato hanno però un costo d'investimento al momento non quantificato, ma di sicuro significativo sulla spesa totale, oltre che futuri costi di gestione e necessità di manutenzioni più gravosi. se la scelta (dallo scrivente non condivisa) è in questo caso di andare ad intaccare con il tracciato dell'infrastruttura in oggetto, un equilibrio uomo/ambiente assestato da tempo immemore, si deve tenere debitamente in conto questo aspetto e preservarlo il più possibile, a beneficio sia dell'uomo che dell'ambiente ed anche se tutto questo costa, non ci si può sottrarre.

Punto 4.14.2

Previsione di percorsi ciclo-pedonali in pseudo-parallelismo all'interquartieri per tutto lo sviluppo del suo tracciato.

Si osserva che i tratti già realizzati d'interquartieri sono dotati da entrambi i lati di camminamenti pedonali e, almeno su un lato, di pista ciclabile. Poiché l'opera in oggetto è, per definizione, un "completamento della strada interquartieri", ci si aspetta, anzi si pretende, che anch'essa sia dotata dei medesimi percorsi di "mobilità dolce e verde" per tutta la sua estensione ed a servizio di tutti i quartieri interessati.

Tale requisito, innanzitutto di buonsenso ed equità, ma, soprattutto in questo caso, da intendersi anche in termini "compensativi", per gli impatti che l'opera stessa determina sul territorio attraversato, mentre è soddisfatto nel tratto a Sud del Torrente Arzilla, non è affatto soddisfatto per tutto il tratto a Nord, ovvero in corrispondenza del percorso a monte del quartiere di Gimarra, che peraltro è quello che subirà i maggiori impatti. seppur si potrebbe replicare che vincoli e/o altri impedimenti morfologici su certi segmenti del tracciato sfavoriscono economicamente la realizzazione di marciapiedi e di una pista ciclabile in perfetta adiacenza all'interquartieri, si potrebbe facilmente controdedurre come si possa comunque ottenere un percorso ciclo-pedonale parzialmente discostato dall'interquartieri, sfruttando magari anche "opportunità viarie" locali già presenti (ad es. dedicando al solo utilizzo ciclo-pedonale la gran parte di Via Dirindella), in modo da sviluppare un percorso ciclo-pedonale sicuro per l'intero tracciato finale dell'interquartieri, questo sì che raggiungerebbe un importante obiettivo di "mobilità dolce e verde" unendo tutti i quartieri di fano toccati. si fa peraltro notare che, sia i residenti di Gimarra che i cittadini fanesi ed i turisti che già oggi vogliono spostarsi rispettivamente verso il centro e gli altri quartieri della città o, viceversa, raggiungere l'abitato in quota di Gimarra e le sue colline retrostanti, percorrono a piedi, di corsa o in bici sia le strade di campagna che le vie residenziali dell'abitato, correndo però dei seri rischi, in quanto tali strade non sono quasi mai dotate di marciapiedi e men che meno di piste ciclabili, mentre il traffico nel quartiere ed i "parcheggi spontanei" insistono necessariamente sulle medesime vie. nota: se proprio "interquartieri" dev'essere, allora che lo sia per tutti i quartieri con le medesime caratteristiche, funzionalità e vantaggi, comprendendo nella progettazione esecutiva e nella medesima gara d'appalto dell'infrastruttura in oggetto anche la "mobilità dolce e verde" per tutto il suo sviluppo, indipendentemente dall'aumento di costi dovuti agli espropri, alla realizzazione del percorso e all'adeguamento della viabilità esistente per quanto dovuto e necessario. tutti questi costi vanno quindi aggiunti nella stima dell'investimento iniziale.

Punto 4.14.3

Dati ed assunzioni di base anomali. Si riportano alcuni commenti puntuali che, nonostante la lettura necessariamente "a campione" della copiosa documentazione tecnica, sono saltati all'occhio dello scrivente.

Relativamente ai dati di base desunti dallo "studio trasportistico", citati e riportati nello studio di prefattibilità ambientale- aggiornamento soluzione prescelta rev. 00, (vedi file 2218_f_a1_rsf01_00.pdf), si veda la figura 2-1 archi stradali considerati e la tabella 2-2 archi stradali considerati.

Su entrambi gli elementi non sono citati degli archi stradali, ad avviso dello scrivente, non trascurabili (soprattutto il primo):

- V.le Aldo Moro, da rotatoria di innesto della nuova strada a rotatoria ovale su V. Trave (tratto 3);
- raccordo da rotatoria di V. le Aldo Moro a V. della Fornace;
- V. della Fornace e v. Squarcia, da v. Fanella a v. Trave;
- v. Fanella, da v. Roma a incrocio con v. della Fornace; in aggiunta:
- l'arco stradale #8, V. Liguria e V. Campania collega erroneamente la SP45 alla SS3 (Flaminia), mentre nella realtà si interrompe su V. Fanella.

Se tali archi stradali non sono stati considerati correttamente ed esplicitamente nello studio trasportistico, non sono stati implicitamente considerati neanche negli studi ad esso correlati.

inoltre, i successivi flussi giornalieri ed annuali allo stato di progetto vedono assegnata una velocità di percorrenza media di 70 km/h per l'arco stradale #6 strada comunale Belgatto a Carmine, da

incrocio con sp45 a incrocio con via del Carmine. lo stesso dicasi per una velocità di percorrenza media di 68 km/h per l'arco stradale #7 via del Carmine, tratto2. tali velocità sono assolutamente irrealistiche (a meno di non avere velleità da pilota di rally con ambizione, nel migliore dei casi, del ritiro della patente...) per le tipologie di strada, le pendenze, la larghezza, i dossi, le curve ed il fatto d'essere a doppio senso di marcia. anche sul tratto 2 dell'arco stradale #4 (via trave) si assume una velocità di percorrenza media di 68 km/h, che però è incompatibile con i limiti di velocità nel centro abitato.

Molto discutibili sono infine diverse assunzioni sui veicoli/giorno per i vari archi stradali considerati. solo per fare un piccolo esempio, l'assunzione assurda per il già citato arco stradale #6 (che per lo studio trasportistico si dovrebbe percorrere mediamente a 70 km/h) di un traffico pari a 10 veicoli giornalieri riferibili a mezzi pesanti o bus, quando è evidente che mezzi di quel tipo non sono neppure in grado di transitare sulla strada già descritta da Belgatto a Carmine o viceversa.

Deduzione

Si riportano di seguito le controdeduzioni dei progettisti

Punto 4.15.1

Rischi da attraversamento della fauna locale: La tipologia di strada (Tipo F delle norme del 5 novembre 2001) non prevede, di per sé, un significativo rischio di sinistro provocato dalla fauna, non certo maggiore di quello presente nel resto della rete stradale esistente di pari livello. Il progetto considera comunque una serie di sottopassi e di sovrappassi (gallerie artificiali) che hanno anche la funzione di garantire la corretta permeabilità alla fauna migratoria. Questi attraversamento sono riscontrabili nei numerosi tombini (per la fauna anfibia) e nei 120 m di sviluppo longitudinale delle gallerie artificiali. Relativamente alle proposte di mitigazione di tale impatto, si rappresenta che: ► trattando si una "strada extraurbana, l'illuminazione pubblica non prevedibile se non sulle intersezioni, come peraltro previsto nel progetto; ► La presenza di recinzione è utilizzabile solamente nelle autostrade o strade di tipo "B", non per le strade di tipo "F" quale quella in progetto, proprio in quanto la velocità di progetto assunta è piuttosto ridotta; ► Sottopassaggi utili all'attraversamento della fauna sono già ricompresi tra le funzioni dei tombini idraulici previsti in progetto. I sovrappassi per la fauna di maggiori dimensioni non sono specificatamente previsti ma questa è una funzione che potrà essere assolta dalle due gallerie artificiali. Sovrappassi specifici nelle altre parti del tracciato mostrerebbero un elevato impatto paesaggistico, inaccettabile a causa della necessaria altezza che dovrebbe essere maggiore di 7 m dalla sede stradale, Le due gallerie infatti hanno una altezza sul piano di campagna pressoché nulla, in quanto sono gli unici tratti in cui il tracciato ha una quota di progetto inferiore al piano di campagna stesso. Per la mitigazione dell'impatto sulla fauna sono stati progettati ecodotti in due punti distinti del tracciato, come è possibile osservare dalla Planimetrie di dettaglio delle mitigazioni.

Punto 4.15.2

Previsione di percorsi ciclo-pedonali in pseudo-parallelismo all'interquartieri per tutto lo sviluppo del suo tracciato: Le pendenze longitudinali della "Interquartieri" in progetto non sono tali da consigliare l'affiancamento con un percorso ciclabile, che comunque è altresì previsto nella sula componente pianeggiante. La rete ciclabile potrà trovare completamente in parti di viabilità esistente o con nuove fasce di sedime ciclabile che possa esser asservito a centroidi O/D propri della ciclabilità.

Punto 4.15.3

Dati ed assunzioni di base anomali: Lo studio del traffico fa riferimento alla "base dati" assunta nel PUMS adottato dal Comune di Fano. La definizione di mezzo pesante afferisce a tutte le categorie di veicoli che non sono automobili, quindi si tratta di mezzi di trasporto, anche di piccole dimensioni.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

44. OSSERVAZIONE n. 4.15) p.g. n. 41179 del 26/04/2023 proposta da Tonelli Giovanni

Richiesta / sintesi della richiesta:

Premesso che si riserva ogni possibile azione di ricorso alla magistratura amministrativa, contabile, civile e penale, con Delibera n. 162 dell'11/8/2020 il Consiglio Comunale di Fano ha approvato il tracciato verso Gimarra con relativa convenzione con la Regione Marche dal titolo "Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico marche nord". l'accordo di programma attuale ha per titolo: "Miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada interquartieri". emerge pertanto evidente la differenza sostanziale fra questo e la convenzione firmata nel 2020. la Provincia di Pesaro Urbino e la Regione Marche non hanno pertanto nessun obbligo di firmare e dare attuazione a detto accordo, in quanto trattasi di qualcosa di assolutamente diverso. pertanto chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotonda Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

45. OSSERVAZIONE n. 4.16) p.g. n. 41183 del 26/04/2023 proposta da Tonelli Giovanni

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.17.1

Evidente mancanza di utilità dell'opera

Premesso che ci si riserva ogni possibile azione di ricorso alla magistratura amministrativa, contabile, civile e penale, questa opera appare del tutto inefficace rispetto all'obiettivo che si è posta, obiettivo che è stato descritto dall'assessore fanesi nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 "fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS)": "dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico Via Roma (ex Via Flaminia) e la Statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade". tale affermazione è quantomeno inesatta, in particolare laddove si afferma che tale soluzione libererà il traffico dalla Statale 16; infatti il tratto di strada liberato è marginale rispetto all'intero tragitto della statale, ma questa soluzione potrebbe invece portare addirittura ad un aumento dello stesso, se si considera che il minor ostacolo potrebbe portare alcuni di quelli che attualmente utilizzano l'autostrada a deviare per questa soluzione, intasando ancora di più un'arteria che è già al collasso. la soluzione, dopo la decisione di realizzare il casello autostradale a fenile, può essere solo quella di dirottare il traffico di attraversamento verso quella direzione, invece che verso Gimarra, a maggior ragione se si riuscirà ad ottenere la liberalizzazione del tratto Fano nord – Pesaro sud. tale soluzione si dimostrerebbe analoga ed in linea con il previsto arretramento della ferrovia, che libererebbe finalmente la costa dal gravame del traffico autostradale e ferroviario a favore dell'ambiente e del turismo. questa soluzione si dimostra inefficace e controproducente rispetto all'obiettivo che vorrebbe perseguire, pertanto chiede

l'annullamento/cancellazione della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

46. OSSERVAZIONE n. 4.17) p.g. n. 41187 del 26/04/2023 proposta da Dellisanti Marco

Richiesta / sintesi della richiesta:

Esprime la sua totale contrarietà al progetto, in quanto non risolve il problema della viabilità, ma lo peggiora, a fronte di un altissimo impatto ambientale. rammenta che in campagna elettorale l'orientamento dell'attuale sindaco fosse decisamente sfavorevole a questa soluzione e che ne caldeggiasse invece tutt'altra, basata sullo spostamento del traffico su una infrastruttura interna. chiede pertanto l'annullamento della variante Gimarra nonché l'eliminazione del tratto di strada dalla rotatoria Aldo Moro alla statale adriatica dal PRG.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

47. OSSERVAZIONE n. 4.18) p.g. n. 41226 del 26/04/2023 proposta da Associazione Naturalistica Argonauta

Richiesta / sintesi della richiesta:

Le osservazioni riguardano sostanzialmente: la valutazione della qualità del paesaggio e dell'ambiente delle colline costiere e della valle del torrente Arzilla attraversate dalla proposta di prolungamento della strada interquartieri di Fano verso nord, oltre alla valutazione sul consumo di suolo.

Valutazione della qualità del paesaggio e dell'ambiente: per una circostanza fortunata, rara da noi e dovuta alla sensibilità degli amministratori fanesi di decenni fa e dall'apposizione di un vincolo paesaggistico, le colline che circondano Fano verso ovest e verso nord e la valle dell'Arzilla si sono miracolosamente salvate dall'antropizzazione che in altri luoghi ha cancellato i valori paesaggistici che rendono bella l'Italia. Chiese, edicole religiose, ville con il loro parco di sempreverdi, scorci suggestivi dai quali si vede il mare, strade di campagna bordate da siepi, uliveti, lembi di bosco, greppate cespugliate e boscate, forme di agricoltura non estensiva formano qui un mosaico che deve assolutamente essere preservato per il nostro futuro. Si può parlare di mosaico anche da un punto di vista ambientale: un ambiente antropizzato da secoli di interventi ad opera dell'uomo che hanno plasmato non invasivamente il territorio mantenendo però le alberature, le zone erbose incolte e le siepi inframezzate tra i coltivi. Nello specifico il percorso proposto per il completamento della strada interquartieri andrebbe ad impattare negativamente su un tratto di torrente Arzilla e della sua valle, dal cosiddetto ponte Mimmo al Carmine (punti 2 e 3 in fig. 1), il quale mantiene ancora come le colline un notevole pregio paesaggistico, e sul versante verso l'Adriatico delle colline costiere che si estendono dal Carmine sino a San Biagio (punti 3 e 4 in fig. 2). Valutazione sul consumo di suolo: ci rallegriamo che finalmente in Italia si parli di consumo del suolo: consumo che sottrae terreno per l'agricoltura, spazio agli ambienti naturali, spazio alla flora e alla fauna, spazio per vivere in ambienti meno antropizzati, meno addomesticati e dove si può godere del verde e dei suoni discreti della natura.

anche in "PRG di domani", <https://www.comune.fano.pu.it/pianificazione-urbanistica/prg-di-domani>, qualità dell'abitare a Fano, si parla di qualità della vita dei cittadini, in un'ottica di sostenibilità e densificazione, senza consumo di nuovo suolo e in base ai principi e gli indirizzi adottati dall'Unione europea, secondo il modello urbano.

nello specifico il percorso proposto per il completamento della strada interquartieri sottrarrebbe terreno per l'agricoltura e terreno incolto sul quale crescono alberature e siepi in tutto il tratto adiacente e che scavalca il torrente Arzilla e sulle colline costiere che si estendono dal Carmine sino a San Biagio.

conclusione: alla luce di quanto sopra esposto si valuta negativamente la proposta dell'intervento denominato "miglioramento viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 - completamento strada interquartieri" e ciò perché il valore paesaggistico e il valore ambientale della zona collinare attorno a Fano e del corso dell'Arzilla devono essere assolutamente preservati per il futuro così come è stato fino ad ora. Si propone pertanto di annullare la variante in essere e di prendere in considerazione tutte le ipotesi alternative di collegamento stradale tra Fano e Pesaro che non siano impattanti come quella in oggetto.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la "Variante Gimarra" come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

“(...)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione

regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato "variante Gimarra" rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada "Interquartieri", già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all'unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro;

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonchè nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara); (...);

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

48. OSSERVAZIONE n. 4.19) p.g. n. 41236 del 26/04/2023 proposta da Associazione Naturalistica Argonauta

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione di riferimento, pur portando un numero di protocollo diverso è sostanzialmente identica a quella che precede riguardando sostanzialmente la valutazione della qualità del paesaggio

e dell'ambiente delle colline costiere e della valle del torrente arzilla attraversate dalla proposta di prolungamento della strada interquartieri di fano verso nord, oltre alla valutazione sul consumo di suolo.

Deduzione

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 32.4.19 (p.g. n. n. 41226)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

49. OSSERVAZIONE n. 4.20) p.g. n. 41256 del 26/04/2023 proposta da Manieri Luca, Pacchiarotti Marina

Richiesta / sintesi della richiesta:

Richiedono l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica, per numerosi motivi tra cui:

Punto 4.20.1

La variante andrebbe a devastare una delle zone collinari più belle e suggestive di fano, attraversando zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente arzilla sino al Fosso Sejore": un gravissimo scempio paesaggistico, naturalistico ed ambientale, senza risolvere affatto il problema di collegamento Fano - Pesaro;

Punto 4.20.2.

La realizzazione del progetto porterebbe ad un forte aumento delle emissioni di gas serra sia durante i lavori che dopo, visto che centinaia di alberi ad alto fusto verrebbero abbattuti, sostituiti da alberelli in quantità e dimensioni enormemente inferiori: questo sarebbe in contraddizione con l'impegno del comune di fano a ridurre le emissioni di gas serra in ogni opera pubblica che realizza e con la delibera che ha dichiarato l'emergenza climatica

Deduzione

Punto 4.20.1

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.21.2.

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai

sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.
In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

50. OSSERVAZIONE n. 4.21) p.g. n. 41274 del 26/04/2023 proposta da Pascucci Andrea

Richiesta / sintesi della richiesta:

Comunica il disappunto alla realizzazione della nuova variante Gimarra. a suo parere non c'è alcun bisogno di devastare uno dei territori più belli e naturali della Provincia, dato che si è appena avviato il progetto del casellino di Fenile molto più efficace a portare il traffico verso Pesaro. a livello personale ricorda che dieci anni fa quando fece costruire la sua casa (nei pressi del Torrente Arzilla) la Soprintendenza delle Marche gli fece bloccare i lavori diverse volte per modificare il tetto e togliere dei terrazzi (per il volo degli uccelli gli dissero ...) visto che si tratta di zona paesaggistica. allora adesso si domanda e dice: non lo è più?

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

51. OSSERVAZIONE n. 4.22) p.g. n. 41288 del 26/04/2023 proposta da Brunori Augusto

Richiesta / sintesi della richiesta:

Nella sua Qualità di simpatizzante dell'attuale sindaco aveva fatto durante la tornata elettorale del 2019 aveva escluso qualsiasi intervento nella viabilità della zona di Gimarra, soprattutto a protezione della pista di atletica Zengarini. per non tradire la fiducia riposta dagli elettori chiede:

1- annullamento della variante Gimarra con eliminazione dal PRG del tratto di rotatoria dal viale Aldo Moro alla Statale Adriatica.

i motivi di tale richiesta sono:

a - Tale variante non incide sul volume del traffico ma non fa altro che spostarlo da una zona all'altra con conseguente inquinamento di aree che hanno una notevole valenza paesaggistica.

b- la variante è contraria all'indirizzo perseguito in molte città italiane che punta ad una riduzione della mobilità privata a favore di quella pubblica, indirizzo volto inoltre non ad accelerare la velocità di spostamento, quanto a ridurre i limiti di velocità.

c- si propone una alternativa a costo zero a questo progetto con la liberalizzazione della autostrada A14 che collegherebbe la zona industriale fanese con quella pesarese. in alcune zone del Nord Italia tale proposta è stata già realizzata con conseguente notevole risparmio economico ed ecologico.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

52. OSSERVAZIONE n. 4.23) p.g. n. 41295 del 26/04/2023 proposta da De Marchi Luciana

Richiesta / sintesi della richiesta:

In qualità di cittadina socia dell'associazione naturalistica Argonauta dal 1978 chiede l'annullamento della variante Gimarra con eliminazione dal PRG del tratto di rotatoria dal Viale Aldo Moro alla Statale Adriatica perché fortemente impattante in una area ad alto valore ambientale e paesaggistico, all'interno della quale sono state negli anni realizzati percorsi ciclopedonali per poterne proprio assaporare la forte bellezza e la loro peculiare unicità. la strada viene dalla sottoscritta considerata uno scempio e la sua realizzazione una vera cattiveria nei confronti dei cittadini di oggi e di domani.

Deduzione

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

53. OSSERVAZIONE n. 4.24) p.g. n. 41329 del 26/04/2023 proposta da Simoncelli Giacomo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Dopo un'elencazione di una serie di dati sui flussi di traffico provenienti da varie fonti, l'osservazione conclude che: il traffico del Centro Città non avrebbe nessun beneficio dalla nuova infrastruttura viaria, in quanto la maggior parte del traffico proviene da Fano Sud, oltre il 70% ha come destinazione e partenza le zone centrali, la SS16 essendo lineare è più comoda e veloce. L'ultimo tracciato presentato è ancora più scomodo ed impervio, in quanto caratterizzato da una serie continua di curve e contro curve, salite e discese nei pressi di brevi gallerie artificiali, un ponte in zona golenale e idro-geologicamente instabile, per concludersi poco dopo il bar notturno di Gimarra.

Avendo partecipato attivamente alla Campagna elettorale 2019, vorrei ricordare a questa Giunta, cosa avevamo scritto nel Programma della Coalizione "Fare Città", a pagina 13 - punto 02..... frasi poi tradite nel corso del mandato, fino ad oggi.

"Intendiamo puntare invece decisamente a portare il traffico su una infrastruttura interna, alternativa alla statale 16, per la quale esiste una intesa sia con la Regione Marche che con il Comune di Pesaro, che intendiamo sviluppare ed attuare. Intanto nei prossimi anni, utilizzando le risorse messe a disposizione dalla Regione, realizzeremo un primo funzionale intervento in tale direzione."

Chiedo il rispetto di tali dichiarazioni, iniziando al più presto la progettazione di una strada che unisca le opere compensative della zona Trave con il futuro casellino autostradale di Fano Nord a Fenile.

A Gimarra, propongo di accelerare il completamento della nuova strada di collegamento tra Via G.Padalino e Via del Carmine, con relativi passaggi verso Via Poggi e Via Dirindella.

Realizzare una rotatoria all'incrocio tra Via della Galassa e SS16 e correggere i dislivelli nel tratto

nord di Via di Villa Giulia, per rendere più sicura la viabilità verso nord di Gimarra.

Se proprio volete una nuova infrastruttura viaria, potrei suggerire di promuovere uno studio di fattibilità e progettazione per collegare l'incrocio di Via del Carmine/Dirindella con la zona Arzilla e Via Paleotta, con ponte e strada urbana a basso flusso di traffico, una zona già ampiamente antropizzata, che potrebbe tornare utile anche in caso di emergenze ed impraticabilità della SS16 in prossimità del ponte sul Torrente Arzilla.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

"Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 "Lungomare". Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato."

Non si ritiene percorribile la possibilità di terminare la strada interquartieri alla rotatoria del Carmine, né mai gli strumenti pianificatori della città di Fano hanno preso in considerazione tale eventualità, infatti il quartiere di Gimarra ha un apparato viario interno largamente sottodimensionato e convogliare tutto il traffico all'interno del quartiere metterebbe sicuramente in crisi e congestionerebbe le attuali vie assolutamente insufficienti.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

54. OSSERVAZIONE n. 4.25) p.g. n. 41405 del 26/04/2023 proposta da Tonelli Ferrante

Richiesta / sintesi della richiesta:

Premesso che si riserva ogni possibile azione di ricorso alla magistratura amministrativa, contabile, civile e penale, ritiene di essere di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali, ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione. una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 "dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente Arzilla sino a Fosso Sejore". come cittadino fanese, che ama la propria città e riconosce e apprezza quanto i predecessori ci hanno con sensibilità e fatica lasciato, non riesce a comprendere la superficialità dimostrata da questa giunta che dovrebbe avere a cuore prima di tutto la tutela dei tesori della nostra terra. tutto ciò in contrasto con il progetto originario dell'architetto Piccinato che mai si era sognato di trasformare la sua interquartieri in circonvallazione, portando il traffico di attraversamento dentro i quartieri e mai si era sognato di salire sulle colline di Belgatto. pertanto chiede la cancellazione della variante Gimarra.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

55. OSSERVAZIONE n. 4.26) p.g. n. 41553 del 26/04/2023 proposta da Tonelli Ferrante

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'opera di cui in oggetto appare del tutto inefficace rispetto all'obiettivo che si è posta. l'assessore Fanesi nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 "fase di consultazione preliminare del procedimento di valutazione ambientale strategica (vas)" aveva sostenuto falsamente che con questa opera si sarebbe liberato il traffico di via Roma e della statale n.16.

In realtà i tre studi commissionati dal comune di Fano (Pums, Sintagma e Abacus) hanno dimostrato che questa interquartieri non alleggerirà il traffico poiché, sia quello proveniente da sud, sia quello dall'interno che va verso il centro non utilizzerà mai questa strada.

Anche il sindaco Seri, nell'incontro alla sala verdi del 22/7/22, lo aveva ammesso pubblicamente.

Poiché la soluzione del casellino a Fenile assorbirà il traffico di attraversamento, alleggerendo anche la statale adriatica, rispetto all'obiettivo, questa interquartieri è decisamente inefficace, quindi non di pubblica utilità.

A seguito delle osservazioni fatte si chiede la cancellazione della variante Gimarra.

Deduzione

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato.”

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

56. OSSERVAZIONE n. 4.27) p.g. n. 41828 del 27/04/2023 proposta da Tonucci Maria Bianca

Richiesta / sintesi della richiesta:

Presenta n. 10 osservazioni per la massima parte riconducibili a quelle di cui al **n. 4.65)** p.g. n.

42778, alle quali si rimanda indicando gli oggetti delle osservazioni effettuate:
osservazione n. 1 – violazione della delibera sull'emergenza climatica;
osservazione n. 2 – violazione di vincoli paesaggistici;
osservazione n. 3 – violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato; osservazione n. 4 –
violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato; osservazione n. 5 – parere di vas espresso
su un progetto diverso da quello attuale; osservazione n. 6 – parere di vas espresso su un progetto
diverso;
osservazione n. 7 – nella vas mancanza di valutazione dello scenario zero;
osservazione n. 8 – nella vas mancanza di valutazione dello scenario zero;
osservazione n. 9 – mancanza del parere dell'ufficio ambiente del comune di Fano; osservazione n.
10 – mancanza del parere dell'ufficio ambiente del comune di Fano;

Deduzione

Si rimanda alla deduzione dell'osservazione n. **4.65**) p.g. n. 42778

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

57. OSSERVAZIONE n. 4.28) p.g. n. 42014 del 27/04/2023 proposta da Balzi Fabrizio e Diotallevi Barbara

Richiesta / sintesi della richiesta:

Fortemente contrari all'attuazione della nuova variante Gimarra chiedono l'eliminazione della suddetta variante e del tratto fra la rotatoria Aldo Moro e la statale Adriatica dal PRG.

Punto 4.28.1

Nella delibera di mandato si parlava di un collegare l'interquartieri al nuovo casellino di Fenile o di realizzare un collegamento diretto con Pesaro (Fenile Muraglia) secondo il protocollo sanità stipulato con la Regione Marche, per alleggerire il traffico di passaggio Fano-Pesaro e per servire l'ospedale unico previsto a muraglia, non di fare un'interquartieri.

Punto 4.28.2

Tale mandato risulta attualmente inutile nello specifico di servire un'ospedale che non verrà più realizzato.

Punto 4.28.3

Poco utile se non completamente inutile far passare in mezzo alla collina il traffico di passaggio fra Fano e Pesaro, soprattutto per chi viene da Ancona o Senigallia, non rientrebbe verso l'interno per prendere la variante, passerebbe comunque dalla statale.

Punto 4.28.4

La variante potrebbe essere utilizzata dal traffico pesante che esce dalla superstrada facendolo passare fra le colline e facendolo sfociare poi sulla statale, quindi alla periferia di Fano, non risolvendo certo il problema del collegamento con Pesaro.

Punto 4.28.5

Nel programma elettorale il sindaco dichiara "resta il problema del collegamento con Pesaro che non potrà risolversi con il collegamento dell'interquartieri con la statale che non risolverebbe il

problema, anzi lo aggraverebbe “e ancora “ intendiamo puntare a portare il traffico su una infrastruttura interna, alternativa alla statale, per la quale esiste già un’ intesa con la regione e con il comune di Pesaro”.

Punto 4.28.6

Ora non si parla più di collegare Fano con Pesaro ma di interquartieri, che come dice il nome dovrebbe collegare i quartieri del centro con la Gimarra, ma ammesso e non concesso che serva a qualcosa perché arrivare fino alla statale sventrando la collina e non fermarsi alla chiesa del carmine? Gimarra sarebbe collegata e farla arrivare alla statale non risolverebbe il traffico di passaggio verso Pesaro, come già detto.

Punto 4.28.7

L’ opera è molto costosa, se prima i soldi li dava la regione, con la scusa di collegare Fano con Pesaro, cosa non veritiera, ora da dove vengono? perché non è chiarissimo.

Punto 4.28.8

In un periodo come quello che stiamo vivendo dove c’è grandissima attenzione al green noi cosa facciamo? sventriamo una collina che oltre che essere bellissima è uno dei pochi, se non l’unico polmone verde della città, deturpandola con strisce lunghissime di cemento.

Punto 4.28.9

Viviamo da 25 nella zona Gimarra ai piedi del colle San Biagio e per ristrutturare la nostra casa, era un vecchio casolare, abbiamo dovuto sottostare a rigidissimi vincoli paesaggistici, tali da non poter cambiare una finestra con una piccola porta o da dover mandare foto alle belle arti dei nostri comignoli e del cornicione perché dovevamo rifarli uguali a prima o da non poter spostare, non allargare, ma spostare la casa di 1 metro, ma la bellissima collina che affaccia sul mare può essere tranquillamente brutalizzata per fare un’ opera costosa ed utile a poche persone ma che non risolverebbe, se non in minima parte, il problema del traffico in centro. pertanto, in base alle osservazioni fatte, chiediamo che il progetto in oggetto venga annullato.

Deduzione

Punto 4.28.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni ’60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l’unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.28.2

E’ del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante “Gimarra” è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall’inizio dell’espansione urbanistica e dall’avvento dell’automobile di massa) considerata strategica per l’efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L’opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l’attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell’anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.28.3 e Punto 4.28.4

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

*“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:
o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato.”*

Punto 4.28.5 e Punto 4.28.6

Si veda deduzione 4.28.1

Punto 4.28.7

Come desunto dalla delibera di Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022, l'opera è finanziata con 20 M di euro dalla Regione Marche e con € 5.065.146,29 dal Comune di Fano.

Punto 4.28.8 e Punto 4.28.9

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

58. OSSERVAZIONE n. 4.29) p.g. n. 42343 del 28/04/2023 proposta da Ghiselli Alberto, Ghiselli Andrea e Ghiselli Ilaria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.29.1

Impatto ambientale dell'opera.

Il tracciato individuato dalla presente amministrazione per la realizzazione del collegamento tra via Aldo Moro e la SS16 ovvero tramite la strada interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra, attraversa in modo fortemente invasivo una delle zone collinari a maggior valore paesaggistico e bellezza ambientale di Fano, zona ad oggi a disposizione ed ampiamente utilizzata dei suoi cittadini data la vicinanza con la città.

La realizzazione di tale opera deturpa tale ambiente e ne costituisce in definitiva un importante impoverimento per tutta la città.

Migliaia di cittadini fanesi hanno firmato petizioni online e cartacee contro questa strada; associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all'urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, uomini di cultura di Fano hanno espresso la loro contrarietà a tale opera.

Per evitare la realizzazione di un'opera che rovinerà irrimediabilmente una ricchezza appartenente a tutti, una eredità secolare da tramandare ai nostri figli, per evitare altresì che questa amministrazione venga ricordata per tale scempio al patrimonio comune, chiediamo alla presente amministrazione la cancellazione dell'attuale progetto relativo al proseguimento della strada interquartieri.

Punto 4.29.2

Impatto visivo dell'opera.

Si fa rilevare che l'attuale piano di sviluppo della interquartieri avrà un impatto visivo estremamente deleterio per tutta la zona a mare di Fano: Gimarra, Arzilla, Lido e Sassonia, con grave impatto sulle future attività turistiche e attrattive della nostra città.

Verdi colline con alberi di alto fusto, uliveti, coltivazioni agricole, macchia mediterranea verranno deturpate con muraglioni di cemento armato, contrafforti, paratie, controripe e terre armate: in definitiva una profonda e temiamo irreparabile ferita in una delle zone più belle di Fano, meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di cittadini e famiglie.

Riteniamo che ciò equivalga a far passare una autostrada nel bel mezzo di un parco di Londra. onde evitare questa devastante opera ed i suoi deleteri effetti futuri, chiediamo alla presente amministrazione la cancellazione del progetto relativo alla realizzazione della strada interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra.

Punto 4.29.3

Realizzazione del casellino Fano nord.

Il recente annuncio della regione marche circa la realizzazione nel 2025 del casellino Fano nord da parte della società autostrade rende oggettivamente superata l'interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra attraverso le colline di Fano.

Sarà infatti possibile dirottare il traffico di attraversamento della città verso quella direzione invece

che verso Gimarra alleggerendo finalmente la congestionata statale adriatica fra Fano e Pesaro. Sforzi dovrebbero essere indirizzati piuttosto ad ottenere la liberalizzazione del tratto Fano nord – Pesaro sud.

Onde evitare la realizzazione di un'opera di ormai decaduta utilità pubblica rispetto all'obiettivo che vorrebbe perseguire e altresì rimarcando con preoccupazione il suo drammatico impatto ambientale e paesaggistico, chiediamo la cancellazione del progetto relativo alla realizzazione della strada interquartieri Trave-Arzilla-Gimarra .

Deduzione

Punto 4.29.1 e Punto 4.29.2

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.29.3

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante “Gimarra”, presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

59. OSSERVAZIONE n. 4.30) p.g. n. 42346 del 28/04/2023 proposta da Scardacchi Maria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede di annullare il progetto della cosiddetta interquartieri/variante strada di Gimarra.

Si sta cercando di realizzare un'opera che corromperà irrimediabilmente l'ambiente naturale, paesaggistico ed ambientale di Fano, che da sempre si è distinta per dei connotati di rispetto dello status umano, vegetale e animale.

Sarete un'amministrazione pubblica che darà lo start alla compromissione di un ambiente incorrotto e si pensava incorruttibile fino ad oggi, e che verrà ricordata per tale progetto.

Un sistema viario, verrà costruito nel perimetro della città, attraversando zone sottoposte a vincoli ai sensi del d.m. 25.08.1965 “dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente arzilla sino al fosso sejore”.

In tantissimi hanno firmato contro questa strada: cittadini, associazioni ambientaliste e naturaliste, ex

sindaci e/o ex assessori della città di Fano di diverso orientamento politico. Negli anni, dei diversi progetti viari proposti, quello attuale è certamente il peggiore che non rispetta nemmeno le prescrizioni di cui al parere del 31/8/2022 della soprintendenza.

A campione, è sufficiente confrontare le varie proposte dalla rotatoria della chiesetta del Carmine in avanti: mentre alcune proposte prevedevano l'uso di gallerie o l'aggiramento della collina, l'attuale ipotesi prevede di salire in linea retta sulla collina, con a seguire curva a destra e a sinistra, distruggendo terreni con diverse alberature e coltivazioni che beatificano gli occhi e il cuore con la loro bellezza e maestria di tenuta.

Così il turista e il cittadino che ama pedalare in bicicletta o camminare tra il verde collinare, potrà "passeggiare" tra il cemento armato e il traffico, senza trovare il ristoro che ci si aspetta da una città come la nostra Fano.

Potrà solo pensare che si conferma ovunque la cecità di amministratori non lungimiranti, che non riescono a coniugare il necessario con il bello.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

60. OSSERVAZIONE n. 4.31) p.g. n. 42354 del 28/04/2023 proposta da Scardacchi Maria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Osservazione identica alla 44.4.31, p.g. n. 42346 proposta dalla stessa Scardacchi Maria alla cui deduzione si rimanda

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

61. OSSERVAZIONE n. 4.32) p.g. n. 42365 del 28/04/2023 proposta da Scardacchi Maria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede di annullare il progetto della cosiddetta interquartieri/variante strada di Gimarra per mancanza di utilità pubblica dell'opera-variante strada Gimarra.

Questa opera non è adeguata all'obiettivo che si è posta, obiettivo indicato dall'assessore fanesi nel verbale della conferenza dei servizi del 31/08/2022 fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di valutazione ambientale strategica (vas): "dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico via Roma (ex via Flaminia) e la statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade".

Questa affermazione è del tutto fuorviante in quanto ben tre studi commissionati dal comune di Fano (Pums, Sintagma e Abacus) attestano che questa interquartieri avrà una scarsa capacità di pilotare il traffico perché quello proveniente da sud o dall'interno e diretto al centro, non prenderà mai questa strada, come anche il sindaco Seri ha dovuto ammettere pubblicamente nell'incontro alla sala verdi del 22/07/2022.

Pertanto, questa interquartieri essendo inefficace rispetto all'obiettivo perseguito, non è in grado di avvalorare la pubblica utilità, condizione necessaria per poter procedere nella realizzazione dell'opera.

Deduzione

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato.”

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

62. OSSERVAZIONE n. 4.33) p.g. n. 42367 del 28/04/2023 proposta da Sabatini Marco e Coraducci Elisabetta

Richiesta / sintesi della richiesta:

Ribadiscono che la presente non è scritta per un banale lamento su un progetto che coinvolgerebbe negativamente la proprietà immobiliare e che sono da sempre cittadini fanesi votanti e con titolo di studio universitario che permette di valutare su più fronti l'opera che coinvolge la città tutta, con sentimenti/giudizi estremamente negativi condivisi da parenti ed amici dislocati nei vari quartieri della città'.

Nella denegata ipotesi l'attuale amministrazione voglia proseguire con tale scellerato progetto ci vedremo costretti ad agire nelle opportune sedi avendo materiale a sostegno della nostra tesi.

ps Elisabetta Coraducci si è spesa in prima persona, avendo subito gravi problemi di salute dalla visione del progetto stesso, manifestando su giornali e televisioni locali le proprie motivazioni e con un intervento nell'assemblea pubblica di presentazione del progetto poi bocciato.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

63. OSSERVAZIONE n. 4.34) p.g. n. 42379 del 28/04/2023 proposta da Sbrozzi Marco

Richiesta / sintesi della richiesta:

Chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Il progetto di completamento della strada interquartieri, è evidente a tutti, che ha costi di gran lunga superiori a quelli che oggi vengono messi in previsione.

I costi sono evidentemente sottovalutati.

Facendo riferimento alla stampa locale sul tema, il corriere adriatico a luglio 2022 riportava quanto avvenuto a Pesaro in merito alla revisione dei prezzi dovuta all'aumento delle materie prime, dove la bretella di muraglia di pesaro era passata da 12,2 milioni di euro a 18 milioni di euro (+47,5%).

La lunghezza dell'interquartieri di Fano è il doppio di questa bretella, per l'interquartieri di Fano sono stati indicati essere necessari lavori molto più articolati e complessi ,è previsto essere necessario anche un ponte di 150 metri.

E' evidente che l'interquartieri di Fano costerà ben più del doppio dell'opera di Muraglia, cioè ben più di 36 milioni di euro.

Dato che giunta e consiglio comunale a Fano hanno dato l'indicazione tassativa che la spesa doveva rimanere attorno al contributo cipe di 20 milioni di euro, per evitare incompiute e/o gravi problemi economici per il comune di Fano si chiede: l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal prg del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale adriatica.

Mancanza di utilità dell'opera.

Il costo ed il devastante impatto ambientale sono infinitamente più alti rispetto alla reale utilità di questa opera che non avrà i benefici che il comune di Fano propaganda tramite affermazioni fasulle.

L'interquartieri avrà una scarsa capacità di drenare traffico in quanto quello proveniente da sud; è evidente ed ammesso pubblicamente anche dal sindaco m. Seri .

Questa interquartieri è inefficace non di pubblica utilità, non esistono ora più che mai la condizione necessaria per poter procedere.

Deduzione

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata "Relazione Generale addendum" in cui al capitolo 5.1 si riporta "La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE."

Nell'elaborato "Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta" (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

64. OSSERVAZIONE n. 4.35) p.g. n. 42385 del 28/04/2023 proposta da Scardacchi Maria

Richiesta / sintesi della richiesta:

Chiede di annullare il progetto della variante strada Gimarra in quanto il parere di vas e' stato espresso su progetto diverso da quello attuale-variante strada Gimarra.

La conferenza dei servizi del 31/8/2022 fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS) ha visto l'esplicitazione di pareri da parte degli enti coinvolti, su un progetto che è differente da quello successivamente approvato.

Si reputa quindi necessario, ripetere la fase di vas al fine di acquisire i pareri sul progetto che si vuole realizzare.

Deduzione

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è disciplinato dal D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in particolare dagli articoli da 11 a 18.

In data 31/08/2022 si è svolta la fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento, in cui la Soprintendenza ha chiesto la valutazione di tracciati alternativi.

I progettisti dello studio ABACUS hanno valutato tutte le indicazioni contenute nei vari contributi e hanno proposto ulteriori alternative che hanno successivamente avuto parere favorevole dalla Soprintendenza e dalla Regione Marche – Genio Civile Marche nord.

La soluzione prescelta è confluita nel Rapporto Ambientale, oggetto di pubblicazione assieme al Progetto di Fattibilità Tecnico Economico dell'opera.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

65. OSSERVAZIONE n. 4.36) p.g. n. 42390 del 28/04/2023 proposta da Dattolo Luciana

Richiesta / sintesi della richiesta:

Richiede l'annullamento della “variante Gimarra” in autotutela esecutiva, estendendo l'eliminazione anche dal PRG.

Il progetto ha subito diverse trasformazioni, modifiche, cambi di percorso, che hanno aumentato i tempi ed i costi.

Riteniamo come turisti consapevoli di portare alla vostra conoscenza le nostre osservazioni. A nostro avviso si dovrebbero approfondire le regolarità tecnico giuridiche dell'iter seguito. Si sono verificate non conformità che possono pregiudicare il prosieguo dell'opera.

Allo stato attuale ci limiteremo a formulare osservazioni “secondo il criterio del buon padre di famiglia”.

Considerato che i tracciati con modifiche di sedime (quattro) sono tutti tracciati che deturpano gravemente il paesaggio con gravi alterazioni dell'aspetto originario.

Per nessuna ragione si potrebbe addurre che il progetto è nella natura delle cose anche perché è dai lontani anni sessanta che la variante viene inclusa nei PRG senza mai essere messa a terra.

Sarebbe interessante sapere quanti cittadini residenti sarebbero in accordo magari introducendo un sistema partecipativo (es: referendum, tavoli).

Approfondendo la documentazione (vedere scheda allegata all'accordo di programma) non abbiamo trovato uno studio di impatto viabilistico (descrizione del sistema viario, dei trasporti e della rete di accesso e necessariamente il relativo aggiornamento visto il tempo intercorso).

Senza esso risulta difficile valutare la convenienza economica dell'opera.

La futura strada attraversi una zona di verde lussureggiante e di valore con consumo di suolo importante e non rilevato nei documenti predisposti a discapito dei residenti.

Il tracciato Gimarra che poi sfocia sulla statale Adriatica prima dell'hotel Riviera, è la soluzione che va ad impattare nella zona più bella di Fano con vincoli ai sensi del d.m. 25.08.1965 “dichiarazione

di notevole interesse pubblico della zona a nord del torrente Arzillo sino al fosso Sejore” (vincoli ambientali, paesaggistici, naturalistici e archeologici) questo rende difficile comprendere come gli organi competenti non abbiano rilevato questo particolare.

La documentazione inserita nella delibera di consiglio comunale del 22/12/2022 era non conforme, tanto che con successiva delibera di giunta n. 9 del 14/1/2023 è stata aggiornata con gli allegati corretti.

Si tratta di un evidente errore amministrativo in quanto i consiglieri comunali hanno votato esaminando documenti che non erano quelli corretti.

Il consiglio comunale, in esito alla scelta del tracciato tra le diverse macro soluzioni ipotizzate e discusse, ha assunto apposite delibere (140/2020 e 162/2020) di individuazione della “variante di Gimarra”.

Detti atti hanno costituito il presupposto per la stipula con la Regione Marche.

La puntuale scelta del tracciato risulta ora non più conferente alla luce delle risorse finanziarie occorrenti enormemente sottostimate.

La giunta stessa ammette che il consiglio comunale con la delibera n. 162/2020 fra 4 opzioni proposte scelse la variante Gimarra sulla base di dati e informazioni risultate a posteriori mendaci, invece di ricominciare il procedimento prendendo in esame solamente le altre 3 ipotesi la giunta ha proceduto sulla quarta ipotesi riconosciuta non adottabile dalla stessa giunta.

Riteniamo che probabilmente il TAR annullerà l'intero procedimento per evidente errore amministrativo, con conseguenti danni erariali di cui saranno chiamati a rispondere personalmente assessori, consiglieri comunali e dirigenti del comune di Fano, della provincia di Pesaro Urbino e della Regione Marche.

Il progetto non è conforme all'obiettivo che si è posta l'amministrazione. omissis... “dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico via Roma (ex via Flaminia) e la statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade”.

Questa affermazione è in contrasto con quanto riportato in tre studi commissionati dal comune di Fano (Pums, Sintagma e Abacus) i quali dimostrano che l'interquartieri “ha una scarsa capacità di drenare traffico in quanto quello proveniente da sud e quello proveniente dall'interno ma che va verso il centro non prenderà mai questa strada. inoltre ora è stato deciso di realizzare il casellino a Fenile e quindi è possibile dirottare il traffico di attraversamento verso quella direzione invece che verso Gimarra. e la soluzione del casellino potrà finalmente alleggerire anche la statale Adriatica, tanto più se si riuscirà ad ottenere la liberalizzazione del tratto Fano nord – Pesaro sud.

I progetti di tale natura sono sempre accompagnati con opere di compensazione territoriale interne e/o esterne al comparto. nella documentazione è evidente solamente l'atto espropriativo.

Questo indispette i cittadini residenti che non solo hanno un peggioramento del loro vivere, ma saranno soggetti a rumori, smog e tutto quanto è compreso in un progetto di tale portata. Ci riserviamo di approfondire il danno che subiranno sicuramente gli immobili adiacenti alla strada e a tutto il quartiere.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la “Variante Gimarra” come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

“(…)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato “variante Gimarra” rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada “Interquartieri”, già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all’unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro:

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonchè nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

(…);

Per quanto concerne la riduzione del traffico di attraversamento, come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un’infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l’intervento raggiunge il suo scopo

per il quale è stato ideato.”

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

66. OSSERVAZIONE n. 4.37) p.g. n. 42398 del 28/04/2023 proposta da Subissati Orietta

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.37.1

1_ Distruzione del paesaggio, violazione di vincoli paesaggistici

Siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe il più grave scempio paesaggistico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano; una vergogna degli amministratori attuali e per coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Le zone che andrebbero ad essere distrutte per un supposto beneficio di circolazione per i veicoli sono di altissimo valore pubblico, questo mi sembra essere evidente, certo e condivisibile da chiunque.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all'urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di Fano.

Le distruzioni derivanti da questa opera saranno irrecuperabili, non curabili, non si potrà più porre rimedio

Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l'attuale tracciato è certamente il peggiore.

Mentre le altre ipotesi prevedevano o l'uso di gallerie o l'aggiramento della collina, l'attuale ipotesi prevede di salire dritto per dritto nella collina, distruggendo un noceto e un oliveto biologico DOP Cartoceto di più di 30 anni, con successiva curva a destra e poi a sinistra per distruggere ulteriormente terreni agricoli e alberi di alto fusto.

Se questa opera verrà realizzata, da tutta la zona a mare di Fano, Lido e Sassonia, invece di vedere verdi colline punteggiate da alberi di alto fusto e coltivazioni agricole si vedranno orribili muraglioni di cemento armato e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano, meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone.

Pertanto, si chiede:

di ripristinare il percorso dalla rotatoria del Carmine alla Statale Adriatica secondo quanto previsto dal progetto Abacus Ambiente -tracciato verde-.

Punto 4.37.2

2_ Mancanza dell'ospedale unico Marche Nord

Considerando che la realizzazione dell'Ospedale Unico a Pesaro era una delle motivazioni a sostegno di questa opera insensata, essendo stato questo progetto abbandonato non esiste più in quanto eliminata dalla Regione Marche, si chiede

l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.37.3

3 -espropri

Temiamo che le stime per gli espropri per questa opera siano troppi bassi , irrealistiche , lontano dalla realtà.

Il rischio è quello di rimanere scoperti e di trovarsi davanti all'ennesima opera di enorme impatto incompiuta per mancanza di fondi per il completamento o a dovere creare ulteriori debiti per i cittadini.

SI chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.37.4

4-sottovalutazione dei costi dell'opera

E' evidente che i costi dell'opera sono in generale sottostimati per cercare di rimanere all'interno dei 20 milioni di Euro, valore indicato tassativamente dalla giunta e del consiglio comunale in linea col contributo CIPE: per evitare incompiute e/o gravi problemi economici per il Comune di Fano si chiede:

l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Deduzione

Punto 4.37.1

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.37.2

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione,

formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.37.3

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(…)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non rappresenta un valore di mercato vero e proprio.

“(…)”

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce “B.7 – Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti” con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Punto 4.37.4

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata “Relazione Generale addendum” in cui al capitolo 5.1 si riporta “*La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.*

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE.”

Nell'elaborato “Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta” (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

67. OSSERVAZIONE n. 4.38) p.g. n. 42419 del 28/04/2023 proposta da Ghiselli Paolo Walter, Sabbadini Cristina e Giommi Alessandro

Richiesta / sintesi della richiesta:

presentano n. 8 punti che in linea generale sono molto simili e/o riconducibili ad alcune osservazioni che precedono delle quali, in sintesi, si trascrivono gli oggetti dei singoli punti:

Punto 4.39.1 – mancanza del rispetto degli impegni elettorali.

Punto 4.39.2 – devastazione e impatto ambientale.

Punto 4.39.3 – probabile sottovalutazione dei costi dell'opera.

Punto 4.39.4 – dubbio miglioramento della viabilità.

Punto 4.39.5 – coinvolgimento della sovrintendenza.

Punto 4.39.6 – violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Punto 4.39.7 – mancato rispetto delle linee programmatiche.

Punto 4.39.8 – cancellazione del progetto ospedale unico marche nord.

Deduzione

Tali tematiche sono già state affrontate e controdedotte nell'OSSERVAZIONE n. 4.4) p.g. n. 40889 del 24/04/2023 proposta da Pozzi Maria Luisa, a cui si rimanda.

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata "Relazione Generale addendum" in cui al capitolo 5.1 si riporta "La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE."

Nell'elaborato "Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta" (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

68. OSSERVAZIONE n. 4.39) p.g. n. 42436 del 28/04/2023 proposta da Gurini Gabriele

Richiesta / sintesi della richiesta:

Chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Considerato che

- tre studi commissionati dal comune di Fano hanno dimostrato che questa interquartieri non risolve il problema traffico;
- lo stesso sindaco nel suo programma elettorale, al punto 2, aveva definito l'opera come non risolutiva, addirittura peggiorativa;
- chi va verso il centro e chi proviene da sud non prenderà mai questa strada, come ammesso dal signor sindaco nell'incontro tenuto in sala verdi il 22.7.2022;
- migliaia di cittadini hanno firmato contro questa strada;
- questa strada è altamente invasiva e deturpa un paesaggio che altri comuni in Italia e non solo, avrebbero sicuramente tutelato;
- questa strada attraversa la zona sportiva trave di Fano, rendendo di fatto impossibili ampliamenti e costruzioni di futuri impianti sportivi;
- questa strada a ridosso della zona sportiva, frequentata da cittadini di tue le età ma da ragazzi soprattutto, mette a rischio la salute di tutti coloro che praticano attività sportiva in un posto, oggi,

salubre e sgombro da inquinamento;

- è stato approvato un progetto di concerto fra Regione Marche e società autostrade che prevedendo la costruzione di 2 casellini, uno in località Fenile e l'altro in zona Muraglia di Pesaro, che rendendo veloce il collegamento tra Fano e Pesaro, di fatto annulla la necessità di costruire una strada altamente invasiva e distruttiva in una zona soggetta a vincolo paesaggistico che termina poi sulla statale adriatica a 3 km dalla città;
- non c'è evidenza che il CIPRESS abbia dato proroga alla data di inizio lavori fino al 30.6.2023 a quei progetto il cui valore finanziato è superiore a 25 milioni di euro, pertanto questo progetto finanziato per un importo inferiore dalla regione Marche, ovvero 20 milioni di euro, non rientra tra quelli aventi diritto ad usufruire di tale proroga;
- insistere significa far accollare al comune di Fano esborsi di denaro che potrebbero essere destinati ad altri settori;
- la bretella di Muraglia, tutta in pianura e con limitate problematiche, lunga la metà di questa di Fano ha un costo stimato di 11 milioni di euro. in proporzione la strada di Fano che è lunga il doppio con grado di difficoltà elevato non può costare meno di 40 milioni;
- quindi 25 milioni di euro, considerato anche l'elevato tasso di inflazione raggiunto, le tante difficoltà di esecuzione, gli onerosi interventi (un ponte, 3 gallerie, muri di contenimento, gabbionate, palizzate ...) non saranno sufficienti a realizzare l'intera opera;
- euro 304.121 stimati dalla società abacus per la voce espropri sono insufficienti a coprire la spesa per espropri;
- la società Sintagma ha stimato per la voce espropri euro 3.447.000;
- il rischio di opera incompiuta è certo;
- i 25 milioni potrebbero essere sufficienti, ma non è sicuro, a realizzare solo il tratto tra rotatoria Aldo Moro alla rotatoria di via del Carmine;
- tutto il flusso veicolare proveniente dalla rotatoria Aldo Moro si riverserebbe su una strada larga meno di 4 metri;
- la strada via del Carmine larga meno di 4 metri e in alcuni punti inferiore a 3 metri, non ha le potenzialità per ricevere tale mole di traffico e rende difficile la immissione dei veicoli nella strada statale Adriatica con direzione Pesaro.

Deduzione

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

69. OSSERVAZIONE n. 4.40) p.g. n. 42453 del 28/04/2023 proposta da Montesi Caterina

Richiesta / sintesi della richiesta:

A seguito della conferma che verranno costruiti due nuovi casellini sull'autostrada, ritengo ancora più inutile la costruzione della cosiddetta variante Gimarra... sfregio inutile di zone paesaggistiche protette da vincoli paesaggistici, nonché futura opera incompiuta a fronte della ovvia insufficienza dei fondi europei stanziati.

Fondi finanziati con le nostre tasse di cittadini europei.

Come sicuro molti altri, richiedo l'annullamento dell'attuale progetto

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un

anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

70. OSSERVAZIONE n. 4.41) p.g. n. 42500 del 28/04/2023 proposta da Mei Roberta

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

71. OSSERVAZIONE n. 4.42) p.g. n. 42513 del 28/04/2023 proposta da Comitato per una viabilità sostenibile

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si chiede di annullare la variante in oggetto.

Punto 4.42.1

Tempistica inadatta per il necessario approfondimento di progetto.

La scelta di non ricorrere ai tempi lunghi del PRG (che offrono invece maggiori garanzie di esame più attento e partecipato di ipotesi e proposte) ma ai tempi brevi di un finanziamento, diventati brevissimi per una colpevole inerzia dell'apparato amministrativo, pregiudica l'analisi di opzioni più vantaggiose sia per il tema specifico (strada per Gimarra e Pesaro) che per le possibili funzioni da sviluppare nei territori coinvolti (ampie aree verdi per lo sport e il tempo libero di trave e paleotta).

Punto 4.42.2

Mancata risoluzione del problema circonvallazione della città.

Si è perduta l'occasione per togliere di mezzo le previsioni del PRG Piccinato continuamente riproposte nei piani successivi senza dare una definizione del problema circonvallatorio che tenesse conto della mutata accezione delle parti della città e del territorio coinvolti, le prime ormai acquisite per un verso a quartieri di nuova espansione urbana, i secondi assoggettati a vincoli in funzione del loro valore (anche con vincolo ministeriale che attribuiva loro un valore per la comunità nazionale).

Punto 4.42.3

Mancata realistica analisi della funzione dell'interquartieri e del valore paesaggistico e storico del territorio.

E' stata volutamente trascurata l'analisi dei valori storici e paesaggistici che andavano individuati, letti e difesi, ma anche della funzione dell'interquartieri scorrettamente reinterpretata, trasformata in attraversamento urbano, quindi circonvallazione urbana con la subdola riesumazione del PRG Piccinato.

Il progetto così, oltre a risultare distruttivo del valore urbano della interquartieri, mina anche il valore ambientale delle aree tra via Trave ed il torrente Arzilla (notevoli aree paesaggisticamente ben collocate per le funzioni del tempo libero e dello sport), nonché dell'ambiente collinare che affaccia sul mare e che costituisce una straordinaria presenza morfologica, da terra e dal mare, che caratterizza quel tratto a nord della città.

Punto 4.42.4

Mancata analisi dell'impatto complessivo del progetto.

Si evidenzia la mancanza di analisi su scala più ampia e non circoscritta al solo tracciato, senza sottacere i vincoli paesaggistici presenti su quel territorio nel rispetto dell'art. 9 della costituzione.

Di fatto il progetto complessivo evidenzia un effetto di circonvallazione della viabilità compensativa che, anziché sbucare più a nord, regredisce percorrendo il torrente Arzilla e da qui, con un altrettanto impattante (complesso di rondò) riprende la direzione Pesaro, con ulteriore contributo di veicoli alla statale 16.

Punto 4.42.5

Carenza di analisi equilibrata dei costi/benefici.

E' evidente la carenza di una attenta ed equilibrata analisi di costi e benefici del progetto, causata dall'esigenza di rimanere dentro la disponibilità finanziaria concessa dalla regione Marche.

Ad oggi però, l'impegno di spesa di 20 milioni di euro risulta del tutto insufficiente a fronte di un costo fortemente lievitato a oltre 25 milioni di euro.

Tale contesto ha profondamente falsato questo progetto trasformandolo da beneficio per la città a opera distruttiva di luoghi e valori riconosciuti dai cittadini nonché attentato alla loro salute e qualità della vita.

Punto 4.42.6

Depotenziamento della partecipazione fattiva dei cittadini.

Il ricorso all'accordo di programma per superare l'handicap della tempistica del finanziamento, con il coinvolgimento della provincia di Pesaro e della regione Marche nel ruolo di controllori e di controllati, sminuisce anche il ruolo della partecipazione pubblica al progetto.

In questo contesto di scelte strategiche per la città futura è mancato sia un dibattito urbanistico che un adeguato controllo burocratico offrendo poche possibilità alle osservazioni di cittadini e delle associazioni.

Le tavole del nuovo progetto in variante del PRG, reso pubblico solo in questi giorni, presentano invece preoccupanti sviluppi per la viabilità urbana per le soluzioni di connessione e di raccordo alla viabilità compensativa, a seguito della localizzazione del casellino, e a questa strada per Gimarra - Pesaro, che diviene a tutti gli effetti raccordo da Belgatto a Gimarra.

Si auspica inoltre che:

-l'iter progettuale sia caratterizzato da considerazioni più opportune, più libere nelle scelte da verificare e concludersi in sede di variante al prg;

-si operino scelte che lascino intatto all'interquartieri il carattere di strada per la mobilità interna;

-venga mantenuto il valore paesaggistico alla zona sportiva trave e aree circostanti col loro affaccio sul torrente ed il loro sfondo collinare;

-quello che oggi è considerato nel suo complesso un vuoto urbano venga trattato come valore, bene

raro nella conurbazione adriatica, da mantenere per migliorare la città futura.

Deduzione

Punto 4.42.1 e Punto 4.42.2

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.42.3 e Punto 4.42.4

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.42.5

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata “Relazione Generale addendum” in cui al capitolo 5.1 si riporta “*La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.*

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE.”

Nell'elaborato “*Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta*” (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Punto 4.42.6

L'accordo di programma è uno “strumento” mediante il quale le pubbliche amministrazioni coordinano la loro attività con il fine di realizzare opere, interventi o programmi di intervento, disciplinato dal D.Lgs n. 267/2000 all'art. 34 e dalla L.R. n. 34/1992 all'art. 26-bis che naturalmente prevede la partecipazione dei cittadini, come peraltro sta avvenendo.

Inoltre tale progetto è stato presentato in assemblee pubbliche alla sala Verdi del teatro della Fortuna in data 22/07/2022 e presso il centro civico di Gimarra in data 29/08/2022.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

72. OSSERVAZIONE n. 4.43) p.g. n. 42534 del 28/04/2023 proposta da Zannier Paolo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Mancanza presupposti finanziamento piano operativo la delibera del cipe 98-2017: asse tematico a: interventi stradali.

Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio: viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche nord, concede un contributo di 20 milioni di euro

Avendo la regione Marche soppresso il progetto di realizzazione dell'ospedale unico viene meno la "capacità di raggiungere i target di realizzazione previsti dal piano operativo" in quanto il target (l'ospedale unico) non sussiste più.

Si chiede pertanto l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Deduzione

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

73. OSSERVAZIONE n. 4.44) p.g. n. 42654 del 28/04/2023 proposta da Roberti Giorgio e Fiocco Virginio

Richiesta / sintesi della richiesta:

Perché continuare a chiamare in causa il Prof. Piccinato?

L'attuale prolungamento dell'Interquartieri che attraversato il torrente Arzilla va a concludersi nell'ultimo tronco della prevista strada di circonvallazione del Piano Piccinato, ne utilizza un segno cartaceo residuale, mantenuto nei successivi PRG nei modi diversi dall'originaria previsione circonvallatoria, ma mai realizzato; anzi concettualmente soppresso dal successivo Piano Salvia che ripropose una Circonvallazione giustamente parallela all'Autostrada pur conservando della proposta di Piccinato solo una parte di quel tratto finale di raccordo con l'Adriatica, parallelo al Torrente e con transito nella frazione di Gimarra. Nella successiva Variante che chiameremo Aguzzi-Giangolini-Società Autoetrate la soluzione proposta, se da una parte ha risolto i problemi della soc. Autostrade, cioè di raccordo con i due caselli allora previsti non ha espresso una concreta, lineare e quindi chiara e più rispondente all'oggi soluzione circonvallatoria.

Ne è venuto fuori un tracciato realizzato col taglia e incolla, continuando a mantenere in vita (per pigrizia mentale) il tratto conclusivo del tracciato in territorio fluviale e collinare fortunatamente preservato alla fine degli anni '70 con la cancellazione di quel continuum di residenze turistico-residenziali (dette "patate") previste dal Piano Piccinato.

Il Sindaco Seri, sotto "ricatto" della Soc. Autostrade (o firmi l'accordo, già concordato con la Giunta Aguzzi o non si fa niente), ha senza cognizione di causa concluso la vicenda, ma nonostante un incarico per la variante al PRG vigente, attribuito al gruppo MATE fin dal suo primo mandato, ha continuato a non far apparire un'idea più attuale della rete infrastrutturale. Ecco perché si è riesumato Piccinato, non per la sua idea di "Circonvallazione", ormai defunta, ma per la sola parte ultima, cioè il collegamento strumentale della Città a Nord con la frazione di Gimarra e da qui alla SS. Adriatica che nello schema di Piccinato era tutt'altra cosa: non coinvolgeva l'area urbana.

Ed è su questa forzatura che si è confezionato parallelamente all'incarico di PRG, ma di fatto in totale autonomia, questo progetto, questa tortuosa e costosa scelta per definire il tracciato.

Si è avuto così prima un incarico di comparazione economica all'Ufficio Tecnico per la scelta tra quattro possibili ipotesi, poi scelta l'ipotesi più economica la soc Sintagma è stata incaricata di redigere una prima verifica; successivamente a seguito di gara la Soc. Abacus ha steso il progetto definitivo a cui poi è seguita una variante in adeguamento alle prescrizioni della Soprintendenza.

Questo progetto tortuosamente confezionato con l'urgenza di tempi strettissimi è stato giustificato all'insegna di "finalmente si realizza quanto proposto da Piccinato fin dal lontano 1967 e mai preso in considerazione". Perché dire Piccinato e non Aguzzi e Giangolini visto che la riproposizione assomiglia alla traccia perfezionata nel loro piano (con le due gallerie)? Con questa attribuzione del "segno urbanistico" ad una paternità nobile, con considerazioni sul tempo trascorso senza che si sia preso atto di questa brillante soluzione esistente sulla carta, si vuol far passare questa scelta come atto dovuto, un risarcimento ad un padre dell'urbanistica contemporanea. Non è questo un modo ingannevole di raccontarla alla città, oggi dimentica che quei territori di là del Torrente sono così, nella loro singolare bellezza, perché alla fine degli anni '70 la Giunta Ciccetti accolse la volontà espressa dalla Città di conservare l'integrità paesaggistica di quelle colline minacciata dalla previsione delle "patate", termine ritenuto irrispettoso, ma calzante, per quelle lottizzazioni turistico-residenziali previste nel Piano di Piccinato su tutto il tratto collinare da Gimarra e Fosso Sejore?

Ma senza negare a Piccinato i suoi meriti nel suo tentare di dare forma urbana alla Città di Fano va detto che era pur sempre figlio dei suoi tempi e in queste scelte lo ha dimostrato. Irrispettoso invece è cercare di coinvolgerlo oggi su questo non più adeguato tracciato. Dimenticando, e questo per la Giunta Seri è sì un modo irrispettoso, questa importante vicenda nella storia urbanistica della Città: la battaglia di tutela per quella collina litoranea. Oggi amministratori immemori la vogliono attraversata e stravolta dalla "circonvallazione". Questa proposta fatta con metodi e toni che non la raccontano giusta ci preoccupa, ma preoccupa ancor più che la Soprintendenza delle Marche venga in soccorso del progetto con annotazioni burocratiche; dispiace dirlo: ne va della sua credibilità.

Piccinato col suo piano per la nostra Città negli anni '60 era su posizioni certamente d'avanguardia ed aveva ben capito il problema della Città di Fano: *"..... per quanto si voglia premettere il tema di uno sviluppo edilizio e quello dei relativi servizi a qualunque altro, nel caso Fano il problema resta sempre quello dell'assetto delle grandi comunicazioni stradali. Dalla soluzione di questo dipende, per massima parte la futura configurazione della struttura urbana ."*

E poi ancora : " *La vera soluzione del problema* (dello spostamento della SS.16) è chiaro, dovrebbe essere rappresentata da un tracciato del tutto nuovo, allontanato dalla costa arricchito di diverticoli (e l'Interquartieri e' uno di questi) atti a raggiungere i vari insediamenti costieri. In altri termini proprio il tracciato dell'autostrada Adriatica".

Poiché questa collocazione era già occupata Piccinato ritiene comunque che *"..una circonvallazione dell'Adriatica a monte, nella forma più usuale, rappresenta dunque la soluzione più inevitabile del problema; ed il nuovo piano regolatore la dispone appunto lungo le colline ..a monte della Città ... fino a risboccare a Nord- Est lungo la costa..... Questa concezione della Circonvallazione, si salda con la funzione della Nuova Flaminia, la Fano-Grosseto, nuova porta di ingresso alla Città che viene a trovarsi con essa collegata all'altezza di via Papiria".* L'antica Flaminia è destinata così " .. ad assolvere il compito di collegamento locale con le espansioni edilizie esistenti a monte".

All'interno di questo nuovo schema, secondo Piccinato, l'Interquartieri rappresenta uno dei tre diverticoli che esprimono un *".. nuovo concetto di penetrazione e consentono una razionale selezione del traffico..."*

Probabilmente chi oggi ci propone e sostiene questo uso improprio dell'Interquartieri lo fa commettendo un falso anche sotto l'aspetto linguistico dicendo che la soluzione c'era, che bastava riaprire il vecchio e mitico Piano Piccinato, bastava solo la volontà di realizzarlo.

Balle! Si stanno raccontando balle. Il Piano Piccinato non permette più una sua esecuzione organica, nulla rimane della sua strategia. Chi ha amministrato la città dall'immediato della sua adozione fino all'approvazione, ha rilasciato autorizzazioni edilizie che hanno annullato l'efficacia della sua proposta di viabilità, ma è stata soprattutto la convinzione, maturata nei decenni successivi, che una soluzione ormai interna alla città fosse superata. Il Piano Salvia ne rappresentava una soluzione non perfetta ma perfettibile, ma è mancato coraggio e soprattutto la capacità di trovare all'interno del territorio altri enti interessati ad un progetto a scala territoriale. La nostra circonvallazione, come la Viabilità Compensativa si è fermata sempre al confine comunale.

Se affrontato come programma a medio, ma anche a lungo termine non staremo qui a rattoppare con questi mezzucci questo importante tema caro a Piccinato della *"configurazione urbana"*.

In conclusione: Piccinato aveva progettato una Circonvallazione ben espressa come tale ma sottostimata e collocata in posizione che non ha tenuto conto della crescita della popolazione e dei mezzi in circolazione.

L'interquartieri era solo un *"diverticolo"* cioè un elemento selettivo di penetrazione all'interno della città costruita.

Attribuendogli funzioni non proprie si rischia di portare oggi con la soluzione proposta una quantità di traffico, accresciuta, in aree urbane di notevole peso edilizio, fortemente urbanizzate senza liberare, come affermato, l'attuale sede dell'Adriatica.

L'aspetto di caricare maggiormente l'Interquartieri non va sottaciuto; il dibattito fino ad oggi ha riguardato prevalentemente e lo meritavano, gli aspetti incoerenti del tracciato in sede collinare col carattere paesaggistico di luoghi di grande valore non solo per la città. La risposta- parere della Soprintendenza tende pericolosamente a sminuirli a tutto vantaggio di questa soluzione che manca di comprensione del genius loci che insiste su quella collina, e che è contenuto nella motivazione del vincolo apposto dalla città a quel territorio costiero contestando le scelte del Piano Piccinato.

Un progetto di questa natura non può avere alla base una serie di affermazioni e scelte strumentali, utilitaristiche quali il costo inferiore (tutto da dimostrare rispetto ad altre ipotesi) e l'affermazione dell'esistenza della previsione nel PRG vigente risalente ad oltre 50 anni fa, cosa questa che non è certamente garanzia di qualità riaffermata, ma al contrario, in questo contesto, sa di necessità di riduzione dei tempi burocratici e quindi garanzia di tempi più funzionali alla Zona Cesarini in cui si è cacciata l'Amministrazione Comunale. E neppure si può affermare che la frazione di Gimarra attende da anni un nuovo ponte che attraversi l'Arzilla, che eviti in caso di piene alluvionali il rischio di tagliare fuori l'Adriatica Nord e quindi Gimarra dal collegamento con la Città. Altri collegamenti con la Città meno diretti, meno devastanti possono essere possibili. Non è stata in questo senso una garanzia una e una scelta funzionale per l'Adriatica Sud il nuovo ponte sul Metauro a Tombaccia anche se non così diretto?

Non meraviglia che un progetto nato con queste premesse non abbia tenuto conto di dati oggettivi e non secondari di altrettanto ma superiore interesse pubblico. Il vincolo allora posto dalla Città sulla collina a Mare con effetto riduttivo delle previsioni urbanistiche del Piano Piccinato dovrebbe

mantenere un maggior valore rispetto a qualsiasi altro.

Se Regione e Soprintendenza sono disposti a soprassedere per loro motivi sulla pesante manomissione ambientale della Strada per Pesaro, gli attuali amministratori dovrebbero sentire un impegno morale a difendere ambienti e luoghi dove la comunità fanese da tempo si riconosce: luoghi non scambiabili.

Considerato questo appoggiarsi al Piano Piccinato per avere indicazioni per la Strada di Circonvallazione per Pesaro gestita dagli uffici parallelamente all'incarico esistente al Gruppo MATE, di Variante Generale al PRG, ormai in corso da diversi anni e solo da pochi giorni presentata alla Città, la si è riportata, anziché recuperare quella che oggi ne rappresentava una possibile soluzione della circonvallazione verso Nord, esterna all'Autostrada, cioè la Viabilità Compensativa, ad tracciato tale da invitare gli automobilisti a percorrere da via Papiria il tratto urbano dell'Interquartieri proprio nel cuore della Città contemporanea, complicandone la funzionalità prevista (Circonvallazione), quindi spostando il maggior volume di traffico di qualche centinaio di metri per collegare, e non c'è altra lettura, la Frazione di Gimarra. Ma per stare nel tema imposto dal progetto, e per spendere non più di 20 milioni di euro ecco che l'incompleta e superstita Circonvallazione di Piccinato ha acceso la lampadina, come concludere a questo punto onorevolmente la vicenda? Non è facile.

Il PRG in variante non dà contributo alcuno, riporta quello che è stato progettato da Abacus e per di più suggerisce soluzioni non praticabili perché hanno già avuto un parere sfavorevole della Soprintendenza nel contesto del progetto. Vanno comunque trovate e verificate altre ipotesi che potevano allora essere discusse, portandole ad uno dei famosi tavoli per accelerarne una verifica partecipata e facendo un piano finanziario per una soluzione un po' più costosa ma più risolutiva.

Questa soluzione progettuale, che si vuole rappresentare come conclusione dell'annoso problema di una circonvallazione a Nord della Città di Fano o quantomeno come raccordo con l'Adriatica Nord, pone alcuni interrogativi che meritano una riflessione.

AmMESSO che la scelta di collegare Via Aldo Moro, Gimarra e la SS 16 possa avere il valore di Circonvallazione, e non lo è, quanto sarebbe costato il tracciato prescelto (per il suo minor costo) per poter quantomeno avere una funzionalità idonea se si fosse progettato considerando la somma necessaria per raccordarlo al rondò di Belgatto con una Bretella non prevista in progetto (ponte sul Torrente Arzilla e Rondò di via del Torrente compresi) da innestarsi sulla prosecuzione dell'Interquartieri? Che questo, che anche nella nuova Bozza di Variante al PRG, che ha preso recentemente a circolare, rappresentasse il necessario collegamento tra nodo terminale della Viabilità Compensativa e SS.16 lo si era capito. Il raccordo mancante in questo progetto di variante tra rondò di Belgatto e rondò di via Frusaglia rimaneva un sottinteso ma aveva importanza fondamentale per giustificare il tracciato. Che senso avrebbe avuto se questa bretella non si fosse innestata sul punto più avanzato della viabilità Compensativa con la Città e con l'Adriatica Nord?

Perché allora non è stato inserito in progetto, magari in un secondo stralcio da realizzarsi con altra disponibilità finanziaria? Nel progetto, così come la strada ha preso forma, non appare questo importante tratto di nuova viabilità. Perché lasciarla fuori?

Non avrebbero avuto una storia diversa altre soluzioni (per es. il tracciato per Roncosambaccio o quello per il vallone di Palombara-Cimitero dell'Ulivo) entrambe con valore analogo di Strada di collegamento della viabilità urbana attraverso l'esistente Viabilità Compensativa con il Nord della Città cioè con Pesaro, tramite la SS.16?

Proprio per questa scelta i due tracciati potrebbero non essere stati economicamente competitivi anche se lo erano di più funzionalmente e con effetto di circonvallatorio a Nord.

Su quale capitolo del bilancio Comunale finirà il costo aggiuntivo di questa bretella (oggi necessaria) se già se ne sono aggiunti 5 milioni di euro per il maggiore costo della nuova soluzione Abacus?

Ma va posto un ultimo interrogativo che riguarda il tracciato previsto in variante al PRG, e non è di poco conto.

E' stato considerato il peso del dispositivo dell'Osservazione contenuta nella nota della Soprintendenza della Regione Marche al primo progetto Abacus della nuova strada? Non si chiedeva forse lo stralcio dell'attraversamento ipotizzato del Torrente Arzilla, fino ad allora previsto dal PRG, perché *".. in contrasto coi vincoli di tutela paesaggistica ai sensi dell'ex art 136 del D. lgs n.42/2008*

giusto il D.G.R.M n.668 del 03/02/1961, "... che ha predisposto la tutela paesaggistica delle zone correnti lungo il letto del fiume Metauro e del Torrente Arzilla al fine di conservare le attuali caratteristiche naturali presupposto necessario per la creazione di un parco fluviale ..." suggerendo di passare con la strada in riva destra perché "... attraversa zone pianeggianti e di verde attrezzato escluse dall'ambito di tutela paesaggistica oltre che già parzialmente urbanizzate...." ? Quindi l'osservazione/vincolo costringeva Abacus a recuperare il progetto di Sintagma cosa che eliminava questa prima ipotesi di attraversamento dell'Arzilla, il tratto parallelo al Torrente, il rondò; cioè tutta l'infrastruttura prevista al di là del torrente sotto la collina. Non è quella che ora viene riproposta oggi in forma, con altro tracciato nella Bozza della Variante generale al PRG?

E se allora qualcuno avesse letto o leggesse oggi attentamente le osservazioni contenute nella nota della Soprintendenza inviata a Comune, Provincia e Regione, il 31/08/2022 come potrebbe considerare questo ingannevole e subdolo escamotage per di più riproposto nella Variante Generale al PRG? Non sa di una distratta ma significativa, inutile e quindi ingannevole permanenza della previsione del vecchio (vigente) PRG che tende a giustificare l'effetto di circonvallazione che permane grazie a questo collegamento, pur cassato dalla nota di cui sopra ? E' possibile che qualcuno negli uffici Comunali insista anche nel contesto della nuova variante Generale al PRG con una soluzione già bocciata e che lo sarà nuovamente dalla Soprintendenza, almeno per coerenza,? Ci pare che questa riproposizione , almeno sulla carta, venga inserita. per confermare l'effetto di Circonvallazione (pensato ma non proposto per mancanza di copertura finanziaria nel progetto oggetto di osservazione), oggi necessario senza il quale il tracciato rimarrebbe non solo la strada per Gimarra, ma soprattutto la traversa urbana per la SS 16 a Nord con ricadute sul traffico dentro la città, sulla mobilità dolce e con pesante manomissione di uno straordinario ambiente da preservare "...presupposto necessario per la creazione di un parco fluviale ..." (D.G.R.M. 668/1981).

Concludendo questo progetto è stato messo in piedi con una finzione di comodo: la previsione già dai tempi di Piccinato fino al Sindaco Seri passando per varianti che l'hanno tenuto lì perché non interessava elaborare altre soluzioni. Ci si è voluto far credere che Piccinato intendeva passare dentro la Città', concependo l'interquartieri come Circonvallazione, tanto sapeva che i fanesi la circonvallazione, quella vera non l'avrebbero mai voluta fare! Ma perché presentarla come circonvallazione per la S.S. 16 anche quando per la già citata osservazione della Soprintendenza non è più possibile l'unico collegamento che poteva attribuirgli questo valore, cioè il tratto dal rondò di via Frusaglia a quello di Belgatto (Viabilità Compensativa) in sostanza l'effetto bretella per l'Adriatica Nord?

Risultato: l'opera sarà incompleta per molti anni, sarà collegata finalmente Gimarra, ma quel collegamento da Via della Trave per via Frusaglia fino al Rondò e da qui alla SS16 condannerà per molti anni l'Interquartieri e la Città ad un pesante traffico di attraversamento con relativo inquinamento per particolato e rumore. Ma in una cosa la prima giunta Seri è stata lungimirante ha trasformato il secondo tratto dell'interquartieri da strada umanizzata come l'aveva voluta il Sindaco Giuliani in "strada pannellata " pronta con le sue barriere per la sua trasformazione in Circonvallazione.

Considerato quanto sopra SI CHIEDE Che il Consiglio Comunale sospenda l'atto deliberativo per scarsa coerenza urbanistica e per i sottaciuti ma necessari costi accessori che l'opera presenta, come sopra evidenziato.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il

Consiglio Comunale ad individuare la “Variante Gimarra” come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

“(…)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato “variante Gimarra” rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada “Interquartieri”, già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all’unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro:

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonchè nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

Per quanto concerne la riduzione del traffico di attraversamento, come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un’infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l’intervento raggiunge il suo scopo

per il quale è stato ideato.”

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

74. OSSERVAZIONE n. 4.45) p.g. n. 42689 del 28/04/2023 proposta da Pajno Alessandro Luciano

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

75. OSSERVAZIONE n. 4.46) p.g. n. 42744 del 29/04/2023 proposta da Lucarelli Giambattista

Richiesta / sintesi della richiesta:

Tale intervento risulta dannoso per la città in quanto andrà ad inquinare e deturpare con infrastrutture imponenti una delle colline fanesi maggiormente tutelate da tutti i piani regolatori presentati per governare lo sviluppo di Fano nel passato e fino ad oggi.

Lo stesso prg presentato in questi giorni prevede lo spostamento della SS16 e della ferrovia quale elemento fondamentale per la rivalutazione della città e da perseguire in tutti i modi. Tale strada è in completa contraddizione con quanto definito dai principi esposti dal PRG presentato e con quanto tutelato da ogni strumento urbanistico in termini di territorio in tutti questi anni.

Inoltre tale intervento non risolve in alcun modo il problema della viabilità della stessa statale 16 aumentandone il numero di veicoli, ss 16 che versa già in condizioni di assoluta inadeguatezza dimostrata dalle interminabili file presenti a tutte le ore di punta del giorno.

Nel progetto non si comprende come si possa considerare poco impattante dal punto di vista ambientale la realizzazione di una strada che presenta diversi tratti curvilinei, un ponte e due gallerie attraverso una collina che fino ad oggi è stata tutelata come zona vincolata.

Tale strada non risolve il problema del collegamento della zona Flaminia con la città di Pesaro.

Il cittadino non utilizzerà la nuova strada per andare a Pesaro ma passerà dalla zona Fenile fino a Santa Veneranda di Pesaro. si ritiene che tale intervento sia dannoso per la bellezza del territorio fanese ed inutile in termini di alleggerimento del traffico.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

76. OSSERVAZIONE n. 4.47) p.g. n. 42747 del 29/04/2023 proposta da Solazzi Massimo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.47.1:

Si chiede per quale motivo si spendono più di 20 milioni di euro per la costruzione di una nuova strada quando quelle già presenti versano in condizioni pietose e dove le buche che si creano a causa degli agenti atmosferici vengono rattoppate a mano con catrame a freddo e compattate dal passaggio delle auto stesse.

Punto 4.47.2:

Si chiede per quale motivo sono state scartate altre soluzioni anche meno onerose dal punto di vista economico motivate dall'abbattimento di alberi secolari e protetti come querce, quando l'attuale progetto allo stesso modo, se non in maniera peggiore, comporta lo stesso problema di abbattimento di alberi.

Punto 4. 47.3:

si chiede come sia stato valutato l'alleggerimento del traffico nello ore di punta in quanto in tali ore della giornata l'aumento dei veicoli è dovuto alla presenza di genitori che accompagnano e passano a riprendere i figli nelle rispettive scuole ubicate in punti della città ben lontani da tale variante, per i quali anche volendo, non è né possibile né conveniente utilizzare questo nuovo tratto stradale e quindi continuando ad intasare le stesse strade; ben diverso sarebbe il traffico se fosse stato previsto un polo scolastico in zone periferiche del comune.

Punto 4. 47.4:

Si chiede come si possa considerare poco impattante dal punto di vista ambientale la realizzazione di una strada che presenta diversi tratti curvilinei, un ponte e due gallerie attraverso una collina che fino ad oggi è stata tutelata come zona agricola vincolata.

Punto 4. 47.5:

Si chiede come si possa presentare alla cittadinanza un progetto ed un preventivo di spesa per la realizzazione di un'opera come la variante in oggetto senza aver precedentemente considerato, studiato ed approfondito tutti i principali argomenti utili essendo a conoscenza del fatto che il comune sta inviando ai proprietari dei terreni espropriati comunicazione di accesso da parte di tecnici per effettuare sondaggi sugli stessi terreni che sarebbero dovuti esser stati realizzati in fase progettuale ed in ogni caso prima di valutare il progetto.

Punto 4. 47.6:

Si chiede come mai nel susseguirsi delle variazioni del tracciato proposte, i costi attribuiti agli espropri hanno subito delle variazioni non proporzionali, passando da 3.447.000 € a fronte di 137.880 mq di terre espropriate ad € 328.074 del punto b.7 del quadro economico finale x l cqcol , nonostante il tracciato sia rimasto pressappoco della stessa lunghezza pari a circa 3,5 km.

Punto 4. 47.7:

Si chiede per quale motivo la realizzazione della pista ciclabile al fianco della strada di progetto sia stata prevista solo nel primo tratto.

Punto 4. 47.8:

Si chiede come si possa affermare che “gli utenti della strada tenderanno a prediligere lo spostamento sulla nuova strada per via delle velocità medie di percorrenza superiori” non avendo indicato quali siano tali velocità di percorrenza della nuova strada e non avendo altresì indicato quanto tempo effe-

tivamente viene guadagnato dagli utenti il tutto a discapito della sicurezza degli stessi dovuta alla presenza di diversi tratti curvilinei e di un lungo tratto rettilineo in pendenza.

Punto 4. 47.9:

Si chiede come si possa pensare di giustificare la realizzazione della variante in oggetto sulla base di una riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera quando nei documenti di valutazione presentati dal comune si dice che la CO passa da 367.94 a 367.46 (g/y) pari a - 0.1%, i PM_{2.5} passano da 365.54 a 365.27 (g/y) pari a - 0.07%, i PM₁₀ passano da 365.64 a 365.39 (g/y) pari a -0.06% e addirittura le NO_x passano da 371.59 a 375.15 (g/y) ovvero aumentano del 3.56 %.

Punto 4.47.10:

Si chiede di presentare la documentazione con la quale si sono fatti i calcoli dei flussi giornalieri sulle strade attuali, in particolare riferimento alle differenze tra traffico leggero e pesante, essendo tali numeri alla base della progettazione e valutazione di impatto ambientale, costi, emissioni ecc., ed avendo solo indicato quelli derivanti dalle telecamere posizionate sul ponte dell'Arzilla (ss 16) per la sola giornata settimanale del mercoledì, essendo stati indicati in tabella ben 9 strade esaminate e 18 tratti stradali.

Punto 4. 47.11:

Si chiede come si possa indicare che la scelta attuale sia stata effettuata "... con la consapevolezza di minimizzazione al massimo delle opere d'arte e di sostegno, anche al fine di ridurre i costi, ma soprattutto contenere l'impatto paesaggistico degli ambiti collinari .. ." essendo presenti due gallerie (tra l'altro artificiali e più costose delle naturali), un ponte, rilevati e trincee in una zona della città caratterizzata dalla naturalità del paesaggio.

Punto 4. 47.12:

Si chiede come si possa sostenere che il miglioramento del traffico stradale possa raggiungere percentuali pari al 35% sulla base dei dati riportati nelle tabelle dei flussi giornalieri allo stato di progetto che nonostante non siano giustificati e quindi probabilmente non reali, vede variazioni su alcuni tratti al massimo attorno al 20%.

Punto 4. 47.13:

Si chiede come si possa affermare che "rispetto alle emissioni stimate per lo scenario attuale, le emissioni dello scenario stato di progetto risultano essere leggermente inferiori rispetto allo stato attuale, in considerazione dei miglioramenti tecnologici del parco veicolare che si prevede in futuro ...". A parte il fatto che vengano spesi 25 milioni di euro per modificare in peggio e profondamente una delle zone più verdi e belle del comune per ottenere emissioni leggermente inferiori, i miglioramenti tecnologici del parco veicolare che si prevede in futuro produrrebbero lo stesso risultato anche sulle strade esistenti.

Deduzione

Punto 4. 47.1:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4. 47.2:

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la “Variante Gimarra” come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

“(…)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato “variante Gimarra” rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada “Interquartieri”, già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all’unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro:

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo nonchè nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra Novilara e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'Autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara);

(…)”;

Punto 4. 47.3:

Per quanto concerne la riduzione del traffico di attraversamento, come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 "Lungomare". Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato."

Punto 4. 47.4:

L'istruttoria di questa importante infrastruttura, da parte dei tecnici e degli Enti preposti alla tutela dei beni paesaggistici e geomorfologici è stata approfondita, puntuale e condivisa.

Difatti, ripercorrendo l'iter seguito dal Comune, nonostante la variante "Gimarra" fosse già da tempo negli atti pianificatori, l'Amministrazione ha ritenuto di dover valutare - con uno studio di prefattibilità - quattro alternative: variante "Roncosambaccio"; variante "affiancamento A14"; variante "via delle Necropoli"; variante "Gimarra".

Con delibera n. 162/2020 il C.C. di Fano ha deciso di proseguire nello sviluppo della progettazione della variante "Gimarra".

Successivamente a tale determinazione, l'Amministrazione comunale ha svolto:

- uno studio di prefattibilità redatto dall'ufficio LL.PP. coadiuvato anche da professionisti esterni;
- un ulteriore approfondimento commissionato alla società Sintagma;
- un Progetto di Fattibilità redatto dal RTP guidato dalla società Abacus dopo essersi aggiudicato la procedura aperta per l'affidamento della progettazione ai sensi dell'art. 60 e 157 del D.lgs. n. 50/2016.

A seguito del confronto con gli enti competenti, avvenuto con la conferenza dei servizi del 31 agosto 2022 (ivi la Soprintendenza ed il Genio Civile hanno espresso puntuali e specifiche problematiche), il progetto redatto dal Comune è stato ancor di più approfondito e perfezionato.

L'RTP formulava difatti due tracciati alternativi tesi al recepimento dei contributi espressi, che sono stati analizzati e approfonditi con due incontri - promossi dallo stesso Comune - avvenuti tra i progettisti ed i rappresentanti della Soprintendenza, della Regione e del Comune.

Ciò ha portato, all'acquisizione dei pareri positivi da parte della Soprintendenza (in data 1°.12.2022) e del Genio Civile (in data 2.12.2022) e all'approvazione dell'Accordo di Programma tra Comune, Provincia e Regione per l'attuazione dell'intervento.

Punto 4. 47.5 e Punto 4. 47.6:

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda alle considerazioni dei progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce "B.7 – *Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti*" con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Punto 4. 47.7:

Per quanto concerne la rete ciclabile, essa deve soddisfare i seguenti requisiti:

- Consentire agli abitanti di Gimarra di potersi spostare con modalità di trasporto sostenibili sia in

direzione dell'area sportiva che in direzione dell'area a forte antropizzazione nei pressi di Via A. Moro.

- Ricucire la rete ciclopedonale esistente e di progetto;
- Realizzare un percorso sicuro, sia prendendo in considerazione i soli utenti della pista ciclopedonale, come anche il rapporto tra l'infrastruttura per il trasporto veicolare e la pista stessa, inserendo misure di sicurezza o dando alle due vie un opportuno distanziamento quando si trovano in affiancamento.

Punto 4. 47.8:

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

*“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:
o Ottenere un'infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l'intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato.”*

Punto 4. 47.9:

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) “Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2”, la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.47.10:

Si rimanda alla controdeduzione del punto 4.47.3

Punto 4.47.11:

Si rimanda alla controdeduzione del punto 4.47.9

Punto 4.47.12:

Si rimanda alla controdeduzione del punto 4.47.3

Punto 4.47.13:

Si rimanda alla controdeduzione del punto 4.47.9

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

77. OSSERVAZIONE n. 4.48) p.g. n. 42749 del 29/04/2023 proposta da Lucarelli Giuseppina

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione di riferimento, pur portando un numero di protocollo diverso è sostanzialmente identica a quella che precede.

Deduzione

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.47 (p.g. n. n. 42747)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

78. OSSERVAZIONE n. 4.49) p.g. n. 42750 del 29/04/2023 proposta da Pucci Giorgio

Richiesta / sintesi della richiesta:

con riferimento all'oggetto sono a far presente le seguenti osservazioni sul progetto:

-zona sottoposta a vincoli paesaggistici da oltre 50 anni che preserva una bellezza unica e patrimonio della città

- vicinanza alla zona sportiva trave

-finanziamento e scopo non in linea col progetto della giunta Seri e contratto con Cipes

-intersezione con via trave da rivedere in toto, la soluzione prospettata spezza in 2 il quartiere Trave e la sua vita sociale;

-ponte sul torrente trave situato in zona franosa e golena naturale di espansione delle acque in caso di piena

-non sono previsti corridoi per la numerosa fauna presente;

-rotatoria adiacente alla chiesetta del Carmine intersezione con l'omonima via deturpa l'ambiente circostante

-nessuna osservazione e/o studi sulla vecchia sede della via consolare Flaminia che la nuova arteria incontra

-distruzione della collina della Gimarra con presenza di alberature importanti

- distruzione ed abbattimento di alberi protetti e centenari come querce ed olmi non quantificati nelle presentazioni del

progetto

-nessun beneficio alla diminuzione del traffico in maniera proporzionale all'intervento

-uscita subito dopo il quartiere di Gimarra e traffico riportato sulla SS 16

Pertanto chiedo la sospensione del progetto come anche scritto e detto in fase pre-elettorale dallo stesso Sindaco e dalla

coalizione che ha preso voti per seguire tale programma e non cambiare in corso d'opera.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese

nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.
In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

79. OSSERVAZIONE n. 4.50) p.g. n. 42751 del 29/04/2023 proposta da Solazzi Girolamo

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione, pur portando un numero di protocollo diverso e diverso ordine di presentazione è sostanzialmente identica a quella presentata da Solazzi Massimo (p.g. n. n. 42747).

Deduzione

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.47 (p.g. n. 42747)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

80. OSSERVAZIONE n. 4.51) p.g. n. 42752 del 29/04/2023 proposta da Baldassarri Nilvia

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione di riferimento, pur portando un numero di protocollo diverso e diverso ordine di presentazione è sostanzialmente identica a quella presentata da Solazzi Massimo (p.g. n. n. 42747).

Deduzione

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.47 (p.g. n. 42747)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

81. OSSERVAZIONE n. 4.52) p.g. n. 42753 del 29/04/2023 proposta da Arceci Sivan

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.52.1

Mancanza di una pianificazione unitaria della città. la progettazione del completamento dell'interquartieri doveva essere affrontata tenendo conto della pianificazione urbanistica dell'intera città, vedasi PRG vigente. non si può progettare una strada senza una visione uniforme della città; il completamento dell'interquartieri che diventerà una vera e propria circonvallazione, per bypassare il centro città avrebbe dovuto passare fuori dall'abitato urbano e dai principali quartieri e connettersi alle opere compensative di Belgatto. il completamento dell'interquartieri in oggetto preclude il collegamento con le opere compensative di Belgatto, a meno che l'amministrazione faccia la sconsiderata scelta di fare 2 ponti sul torrente arzilla, spesa inutile ed estremamente dispendiosa. con la previsione del casello autostradale fano nord il collegamento dell'interquartieri alle opere compensative diventa essenziale e va pensato in modo da essere effettivamente realizzato, non si possono pensare due ponti su un torrente ad una distanza così ravvicinata, un vero e proprio affronto alla spesa pubblica.

Punto 4.52.2

Presenza di un sito archeologico (villa romana). resti archeologici, villa romana di possibile rilevanza storico - artistica nella zona sportiva sita nella parte di terreno dove passa l'interquartieri (a confine con la pista ciclabile). se il sito archeologico fosse meritevole di essere portato alla luce si potrebbe realizzare un parco archeologico che rivaluterebbe la zona invece di degradarla (vedasi immagini allegate).

Punto 4.52.3

Danno alla zona sportiva trave (zona F2 verde attrezzato per lo sport). La strada interquartieri in oggetto passerà all'interno della zona sportiva trave; non sono stati presi in considerazione i danni provocati a tale zona (sia ambientali che sonori) e il peggioramento della qualità dell'aria respirata dalle persone che usufruiscono della zona per fare sport. Non è ammissibile far passare una circonvallazione, perché è di questo che si tratta, dentro una zona sportiva, dove le persone vanno per respirare aria pulita e per rigenerarsi. Se si andrà avanti con tale scempio. Fano avrà il primato di aver realizzato una circonvallazione all'interno di una zona sportiva.

Punto 4.52.4

Mancanza di rispetto degli impegni elettorali

Punto 4.52.5

Mancanza dell'ospedale unico marche nord.

Punto 4.52.6

Grave ed evidente sottovalutazione dei costi dell'opera.

Punto 4.52.7

Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione.

Punto 4.52.8

Documentazione sbagliata nella delibera di consiglio del 22/12/2022.

Punto 4.52.9

Violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Punto 4.52.10

parere di VAS espresso su un progetto diverso da quello attuale.

Punto 4.52.11

nella VAS mancanza di valutazione dello scenario zero.

Punto 4.52.12

modifica del microclima della zona.

Punto 4.52.13

opposizione - modifica dello skyline della zona.

Deduzione

Punto 4.52.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.52.2

Come previsto dall'art. 25 del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i. l'opera è sottoposta alla verifica preventiva dell'interesse archeologico e il progetto contiene apposita relazione di "Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" è redatta dal RTP composto da ABACUS S.R.L. (capogruppo), con sede legale in Via degli Etruschi n. 11 - 06060 Paciano(PG), ARCHEOTECH Studio Ass.to di archeologia (Mandante) con sede legale in Via Manara n. 9 - 06124 Perugia (PG) (Mandante), AMBIENTE S.P.A. (Mandante) con sede legale in Via Frassina n. 21 - 54033 Carrara (MS). Tale relazione unitamente al progetto, è stata sottoposta all'esame della Soprintendenza, la quale nel parere del 01/12/2022 p.g. 114906 espone che "Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica."

Punto 4.52.3

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.52.4

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.1 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.5

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.3 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.6

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.7 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.7

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.9 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.8

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.18 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.9

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.20 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.10

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.21 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.11

Si rimanda alla controdeduzione dell'osservazione n. 4.65.23 (p.g. n. 42778)

Punto 4.52.12

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.52.13

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

82. OSSERVAZIONE n. 4.53) p.g. n. 42754 del 29/04/2023 proposta da Agostini Ornella

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

83. OSSERVAZIONE n. 4.54) p.g. n. 42755 del 29/04/2023 proposta da Agostini Adele

Richiesta / sintesi della richiesta:

Presenta le seguenti osservazioni:

Punto 4.54.1

Mancanza di una pianificazione unitaria della città.

La progettazione del completamento dell'interquartieri doveva essere affrontata tenendo conto della pianificazione urbanistica dell'intera città, vedasi PRG vigente.

Non si può progettare una strada senza una visione uniforme della città; il completamento dell'interquartieri che diventerà una vera e propria circonvallazione, per bypassare il centro città avrebbe dovuto passare fuori dall'abitato urbano e dai principali quartieri e connettersi alle opere compensative di Belgatto.

Il completamento dell'interquartieri in oggetto preclude il collegamento con le opere compensative di Belgatto, a meno che l'amministrazione faccia la sconsigliata scelta di fare 2 ponti sul torrente

Arzilla, spesa inutile ed estremamente dispendiosa.

Con la previsione del casello autostradale Fano nord il collegamento dell'interquartieri alle opere compensative diventa essenziale e va pensato in modo da essere effettivamente realizzato, non si possono pensare due ponti su un torrente ad una distanza così ravvicinata, un vero e proprio affronto alla spesa pubblica.

Punto 4.54.2

Presenza di un sito archeologico (villa romana).

Resti archeologici, villa romana di possibile rilevanza storica-artistica nella zona sportiva sita nella parte di terreno dove passa l'interquartieri (a confine con la pista ciclabile).

Se il sito archeologico fosse meritevole di essere portato alla luce si potrebbe realizzare un parco archeologico che rivaluterebbe la zona invece di degradarla (vedasi immagini allegate).

Punto 4.54.2

Danno alla zona sportiva trave (zona f2 verde attrezzato per lo sport).

La strada interquartieri in oggetto passerà all'interno della zona sportiva trave; non sono stati presi in considerazione i danni provocati a tale zona (sia ambientali che sonori) e il peggioramento della qualità dell'aria respirata dalle persone che usufruiscono della zona per fare sport.

Non è ammissibile far passare una circonvallazione, perché è di questo che si tratta, dentro una zona sportiva, dove le persone vanno per respirare aria pulita e per rigenerarsi.

Se si andrà avanti con tale scempio Fano avrà il primato di aver realizzato una circonvallazione all'interno di una zona sportiva.

Gli altri punti dell'osservazione sono riconducibili ad alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Deduzione

Punto 4.54.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.54.2

Come previsto dall'art. 25 del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i. l'opera è sottoposta alla verifica preventiva dell'interesse archeologico e il progetto contiene apposita relazione di "Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" è redatta dal RTP composto da ABACUS S.R.L. (capogruppo), con sede legale in Via degli Etruschi n. 11 - 06060 Paciano (PG), ARCHEOTECH Studio Ass.to di archeologia (Mandante) con sede legale in Via Manara n. 9 - 06124 Perugia (PG) (Mandante), AMBIENTE S.P.A. (Mandante) con sede legale in Via Frassina n. 21 - 54033 Carrara (MS). Tale relazione unitamente al progetto, è stata sottoposta all'esame della Soprintendenza, la quale nel parere del 01/12/2022 p.g. 114906 espone che "Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il

profilo della tutela archeologica.”

Punto 4.54.3

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) “Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2”, la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Gli altri punti dell'osservazione sono riconducibili ad *alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65*) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

84. OSSERVAZIONE n. 4.55) p.g. n. 42756 del 29/04/2023 proposta da Rivelli Mauro

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

85. OSSERVAZIONE n. 4.56) p.g. n. 42757 del 29/04/2023 proposta da Pierelli Roberto

Tale osservazione riprende in maniera quasi identica alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

86. OSSERVAZIONE n. 4.57) p.g. n. 42758 del 29/04/2023 proposta da Polverari Egle

Richiesta / sintesi della richiesta:

Frequentando per le mie passeggiate le colline circostanti, non mi era accorta della passeggiata lungo il torrente Arzilla fino alla collina e a villa S. Biagio.

Sono rimasta meravigliata dalla vegetazione che ho incontrato e dalla bellezza del luogo.

Sono rimasta invece sconcertata da quello che si vuole fare in questa zona e allora ho fatto queste considerazioni. la variante Gimarra deve essere ripensata, non si può rovinare uno dei posti più belli di Fano, senza portare definitivi benefici al traffico verso Pesaro e viceversa, risulterebbe inutile, devastante per i secoli a venire.

Abbiamo bisogno di verde bello che ci fa stare bene, che ci regala aria pura, ossigeno di cui abbiamo bisogno ogni giorno.

Mi fa stare male il fatto che sarebbe distrutto non solo per noi, ma anche per i nostri figli, per i nostri nipoti, per il futuro di tutti.

Anche i turisti ne trarranno vantaggio, non sempre si trova mare e collina così vicine , così facile raggiungere per una passeggiata nel fresco della natura.

Vi chiedo, quindi, di annullare la variante in oggetto per il bene di tutti.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

87. OSSERVAZIONE n. 4.58) p.g. n. 42760 del 29/04/2023 proposta da Grottoli Francesca

Tale osservazione riprende alcuni dei punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

88. OSSERVAZIONE n. 4.59) p.g. n. 42762 del 29/04/2023 proposta da Guiducci Barbara

Richiesta / sintesi della richiesta:

Ritiene assolutamente insensato deturpare la collina con vista mare piu' bella che abbiamo nel comune di Fano con lavori costosissimi (I soldi non basteranno come ampiamente discusso in vari incontri..) mentre ogni giorno abbiamo a che fare con strade...da asfaltare!!!

Le stadi sconnesse con buche...non sono un optional per una cittadina vocata al turismo come Fano, e anche I Fanesi direi si meritano un manto stradale degno di questo nome.

Ad oggi non e' ancora fruibile ai noi cittadini la tanto discussa ciclabile lungo argine Arzilla ...sono due anni che e' stata iniziata....e ad oggi ancora non riesco a far andare le mie figlie dalla gimarra al lido con la bici in sicurezza ma devono attraversare la nazionale perche' I lavori non sono ancora terminati (altro che citta' dei ragazzi...)

Se servono DUE ANNI per una stadiello cosi.....figuriamoci cosa avverrebbe per la tanto discussa variante!

Ricordiamoci che se vogliamo valorizzare FANO OUTDOOR.....basta far conoscere anche a molti fanesi che non lo sanno....le nostre colline con passeggiate nei luoghi piu' suggestivi del torrente Arzilla e colline di san Biagio e Belgatto!!!!

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

89. OSSERVAZIONE n. 4.60 p.g. n. 42764 del 29/04/2023 proposta da Tesini Federica presidente dell'associazione Italia Nostra

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'Art.9 e l'Art.41 della Costituzione, come integrati dalla Legge Costituzionale 2/2022 impongono in primis a tutti i livelli dell'organizzazione dello Stato Regioni, Province, Comuni, Soprintendenze, Organi Decentrati dello Stato, e a tutti i cittadini l'obbligo della tutela ed il massimo rispetto del Dettato Costituzionale e a farlo rispettare.

Come giudicare il comportamento degli Enti Territoriali associati attraverso l'Accordo di Programma (tra Regione Marche, Provincia di Pesaro e Urbino, Comune di Fano) costituito appositamente per permettere una rapida conclusione dell'iter burocratico necessario per mantenere il Finanziamento della strada in oggetto al fine di utilizzare la somma concessa?

Considerato che la strada in progetto per mantenersi nei costi del finanziamento percorre territori vincolati dai seguenti vincoli presenti nel contesto:

per i Beni Culturali D.LGS n. 42 /2004 parte II: Chiesa del Carmine

per i Beni Paesaggistici D.LGS n. 32/2004 parte III:

art.142 c.1 lett. a) territori costieri; c.1 lett. c) corsi d'acqua; c.1 lett. m) zone di interesse archeologico; art.136 c.1 lett.a) Bellezze naturali (D.M. 25.08.1965) zone a nord del Torrente Arzilla fino a Fosso Sejore; c.1 lett. a) Bellezze Naturali (D.G.R.M. N. 668 del 03/02/1981) zone ricadenti lungo il corso del Metauro e del Torrente Arzilla, oltre ad altri ambiti di tutela, in particolare del PPAR: morfologico, botanico e di alta percezione visiva; e del PRG: Zone agricole con valori paesaggistici e Zone agricole di ristrutturazione ambientale.

E' possibile pensare ad un stravolgimento di quel territorio, ma anche dell'area urbana, prodotto da questa arteria che l'attraversa così pesantemente distruttiva ed impattante? Come è stato possibile progettare tutto questo in un contesto di vincoli dove non sembrerebbe possibile altro se non compatibile con la sua conservazione?

Che l'atteggiamento del Comune di Fano si fosse modificato rispetto ai suoi Vincoli, in passato correttamente vissuti dalle precedenti amministrazioni comunali, lo avevamo capito dalla distruttiva ciclabile realizzata di recente lungo il Torrente Arzilla e questo progetto ce lo conferma. Ma conferma ancora di più l'atteggiamento "politico" degli altri Enti coinvolti in questa "santa alleanza" per favorire un intervento di "pubblica utilità" non per trovare una soluzione che si ponga come problema la tutela di un bene pubblico come il paesaggio, ma al contrario la strada per Gimarra - Pesaro meno costosa (per restare nel finanziamento), ma distruttiva di un bene così vincolato la cui distruzione non può essere che un attentato all'art. 9 della Costituzione. L'Accordo di Programma non può e non significa questo, non può servire a rimuovere ostacoli alla realizzazione di opere necessarie ma diversamente realizzabili, con meno danni per la città e più rispettosi per i territori attraversati; deve rimanere in un ambito di progettazione di aree problema, urbanisticamente definite con accordo tra pubblico e privato per la realizzazione a scapito di opere di urbanizzazione che riguardano grandi investimenti della Città, progetti, non varianti di questo tipo che rischiano di evitare un corretto confronto e anziché coinvolgere la Città, cittadini, associazioni e comitati sulle condizioni e richieste da porre all'intervento servono solo ad aggirare gli aspetti della partecipazione a solo vantaggio degli aspetti burocratici.

Pertanto chiede considerato che tutta questa vicenda può essere letta solo come una volontà di risolvere queste questioni con ormai una tipica arroganza che privilegia una gestione che sa di scambio tra livelli amministrativi contro gli interessi delle città e dei territori più per questioni elettorali che di interesse reale da definirsi solo con ampia partecipazione e non nelle ristrette sedi comunali, invitiamo il Consiglio Comunale di Fano, la Provincia di Pesaro e Urbino la Regione Marche a fermare l'iter di questo progetto perché come autarchicamente definito risulta contrario agli articoli 9 e 41 della Costituzione. Faremo tutto ciò che ci è possibile perché il Comune di Fano sia obbligato a studiare il collegamento di che trattasi nel modo più costituzionalmente rispettoso.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in

tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

90. OSSERVAZIONE n. 4.61) p.g. n. 42765 del 29/04/2023 proposta da Sorcinelli Gianluca

Richiesta / sintesi della richiesta:

In riferimento alla cosiddetta “variante Gimarra”, trasmette in proposito alcune osservazioni circa la contrarietà verso il progetto stesso, evidenziando come tale opera, a mio parere del tutto inutile, modificherà irreversibilmente l'assetto paesaggistico delle nostre colline, senza peraltro risolvere il problema del traffico.

La sollevazione popolare che si è alzata contro questa vergogna ambientale, oltre 6.000 firme contrarie, con il parere avverso di ex amministratori della nostra città, tra cui alcuni ex sindaci, sarebbe stata di per sé sufficiente per consigliare questa amministrazione ad astenersi dall'approvare questa sorta di circonvallazione dentro la città.

In tale contesto sorprende come sia venuta meno una straordinaria vigilanza da parte della Soprintendenza delle Marche, che pure in passato aveva bocciato il casello di Fano Nord, una inezia rispetto all'attuale devastante progetto mille volte più impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico e di occupazione del territorio.

Nella situazione attuale, invece, in risposta alle preoccupazioni espresse dal Comitato con una istanza del 18/1/2021, la Soprintendenza rispondeva che la strada poteva giustificarsi perché occorreva “realizzare un collegamento tra Fano e Pesaro alternativo alla Statale”. Ma questa strada non è in nessun modo alternativa alla Statale in quanto si ributta il traffico sulla Statale stessa appena fuori a Nord l'abitato di Gimarra di Fano.

Poi la Soprintendenza aggiungeva che la strada era utile al collegamento di Fano con l'ospedale unico di Pesaro ma detto ospedale non esiste più perché è stato stralciato dalla Regione Marche.

Infine la Soprintendenza sottolineava che la strada era prevista nei PRG, dimenticando che nell'adozione del PRG del 2009 era stata eliminata con parere favorevole della Soprintendenza stessa e tenuto conto che l'attuale progetto non ha nulla a che vedere con quei PRG, tanto meno con quello originario di Piccinato.

Pertanto, viste queste evidenti contraddizioni dei pareri della Soprintendenza, si chiede:

l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

91. OSSERVAZIONE n. 4.62) p.g. n. 42770 del 29/04/2023 proposta da Stefanini Martina

Richiesta / sintesi della richiesta:

Da tempo si parla del collegamento che dovrebbe migliorare la viabilità traviale Aldo Moro e SS 16. L'opera, tutt'altro che di facile realizzazione, prevede interventi devastanti dal punto di vista dell'impatto territoriale andando ad attraversare una delle zone attualmente più frequentate da tutti coloro che amano passeggiare all'aperto. Difficile credere che un tale progetto possa lasciare intatte le abitudini dei cittadini. Introdurre un intenso traffico automobilistico attraverso le colline di Belgatto significa rovinare per sempre e irrimediabilmente una delle poche zone verdi della città. Peraltro l'intervento non sembra in grado di risolvere completamente il problema del traffico sulla SS 16. Chiedo di fermare il progetto e di NON realizzare la strada e di valutare alternative meno impattanti

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

92. OSSERVAZIONE n. 4.63) p.g. n. 42773 del 29/04/2023 proposta da Benini Giovanna

Tale osservazione è identica all'osservazione n. 4.61) p.g. n. 42765 del 29/04/2023 proposta da Sorcinelli Gianluca, alla cui controdeduzione si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

93. OSSERVAZIONE n. 4.64) p.g. n. 42776 del 29/04/2023 proposta da Bellini Barbara

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.64.1

Ma Fano non era la CITTA DELLE BAMBINE E DEI BAMBINI?

Se lo fosse ancora mi chiedo a quale titolo se ne vanti la amministrazione comunale dopo aver partorito il progetto della strada di Gimarra che taglia irrimediabilmente in due la collina sacrificando centinaia e centinaia di alberi pluridecennali, autentica oasi di verde a due passi dal centro città.

Ma danno nel danno, ciò avviene rendendo ulteriormente difficile la vita a chi ci abita, nella fattispecie a bambini e bambine che a scuola qui non solo non ci possono andare da soli visto che la scuola elementare ed il nido sono stati soppressi anni fa e i nostri piccoli devono essere accompagnati in altri quartieri, quasi sempre in auto) ma che da soli non potranno più andare a

giocare al campetto dietro la chiesa vecchia del Carmine o alle attività parrocchiali che sempre con la bella stagione si fanno nel verde attorno a questo santuario. Voi mandereste un vostro figlio di 8/10 anni da solo ad attraversare questa strada dove sono previsti passaggi di camion, bus e ovviamente auto? Si perchè questa nuova strada renderà la vecchia chiesina una sorta di isolotto che naviga solitario sulla collina, un isolotto soffocato da una grande rotatoria di 30 metri davanti e da una nuova strada appena dietro. Un isolotto da raggiungere previo attraversamento della strada che le gira tutto attorno, di fatto rendendo necessario che degli adulti volenterosi garantiscano la incolumità dei ragazzi, mentre prima qui fortunatamente davvero i bambini potevano andare da soli per il quartiere.

Se il progetto di una città a misura di bambino stesse veramente a cuore della amministrazione comunale, mi sarei aspettata che avesse cura di tutti i minori e ragazzi nel territorio comunale, compresi quelli di Gimarra, ma così non avviene.

Evidentemente ci sono figli e figliastri ... Infatti si è deliberato senza problemi da parte di Giunta e Consiglio Comunale per portare una strada fortemente impattante e di scorrimento proprio all'interno del quartiere, togliendo definitivamente ai bimbi e ai ragazzi, e direi anche agli adulti, la possibilità di andare liberamente a piedi o in bicicletta da un posto all'altro della collina. Non sarà di certo senza rischi andare da soli alle attività parrocchiali che si tengono presso la vecchia chiesa, oppure andare a giocare a calcio nel campetto dietro la chiesa, unico impianto di libera fruizione presente nel quartiere se si deve attraversare una arteria del genere.

La cosa sconvolgente è che tutte le città oramai hanno compreso (vedi l'esempio di Senigallia) che il traffico di scorrimento va portato AL DI FUORI DEI QUARTIERI E DEI CENTRI ABITATI, proprio per sgravare la popolazione dai problemi legati al traffico, in questo comune invece si è fatta la scelta di portare il traffico DENTRO UN QUARTIERE. Allora il ragionamento è questo, delle due l'una...o Gimarra è un quartiere che fa parte a pieno titolo della città, e che quindi fa bene a pretendere, come ogni altro quartiere, di avere il traffico AL DI FUORI E NON ALL'INTERNO, oppure Gimarra non è quartiere di Fano.

Questa seconda ipotesi allora spiegherebbe perché non ci siano più né una scuola elementare, né un nido, né luoghi che permettano la aggregazione ai nostri giovani. Solo la parrocchia mantiene una sua precisa funzione sociale e aggregativa mentre il comune negli anni non ha provveduto in questo senso, abbandonando in pratica i bambini e i ragazzi del quartiere. Ora si vorrebbe dunque penalizzare ulteriormente la nostra gioventù? Loro non sono il nostro futuro bensì cittadini a tutti gli effetti fin da oggi.

Curioso invece che ci si ricordi di Gimarra e dei suoi abitanti quando è il momento di chiedere i voti, poi li si abbandoni al loro destino, magari anche con scheletri edilizi ed edificazioni selvagge o strade insensate partorite sotto ferragosto.

Pertanto in base alle considerazioni qui sopra riportate chiedo che venga annullato il progetto della cosiddetta Variante Gimarra.

Punto 4.64.2

Se malauguratamente il progetto della strada dovesse procedere, rendendo quindi il quartiere NON CERTO A MISURA DI BAMBINI, in base alle considerazioni del punto 1 chiedo che la città di Fano rinunci alla dicitura di CITTA' DELLE BAMBINE E DEI BAMBINI

Punto 4.64.3

Premesso che la cosiddetta VARIANTE GIMARRA porterà una forte cesura nel territorio tale da separare nettamente le due metà della collina, rendendole di fatto scarsissimamente o per nulla comunicanti (intere proprietà divise a metà senza la possibilità di portare mezzi agricoli da una parte all'altra, percorsi escursionistici ed essenzialmente agresti intersecantesi con una viabilità fortemente impattante) va sottolineata anche la ULTERIORE IRRIMEDIABILE E INSANABILE SPACCATURA che si andrà a creare tra la città e la campagna.

Fano gode (speriamo di non dover dire GODEVA) della caratteristica più unica che rara di un centro città vicinissimo alla campagna, due entità collegate tra loro, situazione felicissima per escursioni, passeggiate e trekking. Tutto questo con la nuova strada non sarà più possibile o minimamente

possibile, e tutto ciò alla faccia del GREEN AND BLU da valorizzare per attrarre turismo, comesuggerito dal consulente Enjarque.

La bellezza delle nostre colline tanto decantate dal sindaco anche durante la presentazione del nuovo PRG è già sfumata con questo progetto folle e distruttivo. Altro che MITIGAZIONI ci vogliono qui per nascondere un SCEMPIO IRREPARABILE che permane nei secoli!

Pertanto in base alle considerazioni qui sopra riportate chiedo che venga annullato il progetto della cosiddetta Variante Gimarra.

Punto 4.64.4

La divisione netta in due parti della collina genera situazioni paradossali e drammatiche con forti ripercussioni sulla ecologia ma anche sulla economia della collina, oltre che alla agricoltura stessa.

Prima di tutto la perdita di una grande quantità di terreno agricolo a vantaggio del cemento e dell'asfalto, con la paradossale situazione di chi non riesca a raggiungere intere e significative zone di proprietà coltivate. Chi risarcirà gli alberi non espropriati ma irraggiungibili da una parte all'altra delle proprietà che hanno la strada nel bel mezzo del campo come netta e invalicabile separazione?

Quale trattore può più e più volte fare la spola da un capo all'altro di un campo attraversando ripetutamente una strada di scorrimento?

Come si potranno annaffiare le coltivazioni che stanno a monte della strada se tu hai la presa di acqua a valle? Quale tubo per annaffiare potrà mai andare dall'altra parte distendendolo in mezzo ad una siffatta strada dove circolano, auto, bus e camion?

In conclusione sparirà molto terreno agricolo perchè occupato dalla nuova strada e ne scomparirà altrettanto perchè sarà impossibile da coltivare data la separazione di fatto dei terreni.

Pertanto, in base a quanto esposto sopra si chiede l'annullamento della cosiddetta variante Gimarra che vede la morte di tanta agricoltura su una collina che dovrebbe essere il vanto della città e che invece viene trattata come o peggio di una brutta periferia industriale.

Punto 4.64.5

Vogliamo parlare poi delle tanto decantate mitigazioni proposte dal progetto che secondo i tecnici minimizzerebbero l'impatto?

Alberelli come stuzzicadenti che sostituiranno (nemmeno in egual numero!) olivi trentennali o querce secolari, alberelli destinati a breve vita per incuria e siccità.

Terrapieni, muri di contenimento, terre armate e tanto cemento ed asfalto: tutto ciò in bella vista dal mare e dalla sommità del colle, SPLENDIDO BIGLIETTO DA VISITA CHE OGNI TURISTA VORREBBE CONTEMPLARE!

E a imperitura memoria sui nostri più bei panorami, tanto ammirati dai turisti (e pure dai fanesi) e che tanti ci invidiano ... e Fano sarebbe una città che attrae i turisti se maltratta così il proprio territorio?

Sarebbe davvero la città dove tutti vorrebbero vivere (come dichiarato recentemente dal Sindaco) se una collina verdeggianti (e già protetta per legge dai nostri padri) ed un intero quartiere verranno mortificati e sacrificati in questo modo, IN NOME DI UN CONCETTO SUPERATO E ANTIQUATO DI SVILUPPO CHE DA LA PRECEDENZA ALLE AUTO ANZICHE ALLE PERSONE?

Ponte Vedra, città spagnola paragonabile alla nostra per grandezza e caratteristiche, che si è impegnata in modo deciso per una politica di mobilità dolce dando la precedenza a pedoni bambini ed anziani, cosa ha insegnato ai funzionari di Fano che l'hanno visitata con grande entusiasmo?

Pare dunque sia rimasta lettera morta, solo parole e niente fatti.

In base alle considerazioni qui sopra riportate si chiede l'annullamento della cosiddetta Variante Gimarra

Punto 4.64.6

La cesura che si viene a creare sul territorio della collina di cui alle osservazioni precedenti rende PARADOSSALE e RISIBILE il progetto VISITFANO.COM/FANO OUTDOOR in particolare

laddove si vorrebbero pubblicizzare percorsi di passeggiate naturalistiche che hanno come meta la collina di Gimarra e San Biagio. Il progetto sarebbe altrimenti interessante e positivo nell'ottica di salvaguardare e valorizzare il nostro bel territorio, ma diventa schizofrenico laddove la Giunta decide un progetto che al contempo rinnega o dimentica un secondo progetto che confligge con il primo. Questo denota scarsa comunicazione e poca conoscenza delle implicazioni correlate ai vari progetti. Gli assessori quando decidono un progetto dovrebbero conoscere ogni risvolto che ricade sulla città ma parrebbe non essere così. Se la mano destra non sa cosa fa la sinistra questo è molto preoccupante per la terza città delle Marche.

In base alle considerazioni qui sopra esposte si chiede l'annullamento della cosiddetta Variante Gimarra

Punto 4.64.7

Tanta enfasi sulla romanità di Fano, su Vitruvio che immaginiamo di incontrare nei reperti di recente ritrovamento, sul valore della nostra antica storia e sulla importanza della VIA FLAMINIA che attraversa il nostro territorio, tanto da aver creato un museo dedicato a questa antica strada. Ebbene, cosa progetta la nostra giunta? Di cancellare un pezzo di Flaminia asfaltandolo, proprio quello che sale in collina e che ha regalato dei reperti ora custoditi nel museo.

Al di là del discutibilissimo parere della Soprintendenza che svincola il proprio mandato con una decisione che sembra incurante degli aspetti paesaggistici ed archeologici della collina, davvero una città come la nostra seduta sulla propria antica storia desidera così ardentemente rinunciare a piè pari ad un pezzo della eredità romana di cui sbandiera a destra e manca il gran significato?

Forse che la autentica romanità di Fanum Fortunae si difende meglio con le manifestazioni di rievocazione in costume e le corse delle bighe di Cinecittà??

Da un lato il Comune supporta il Centro Studi Vitruviani, validissimo presidio culturale, ma poi opta per un progetto che anche il professor Settis, illustre archeologo e paesaggista di vaglia mondiale, già direttore scientifico del medesimo centro studi, ritiene sbagliato, lui assieme allo scrittore Paolo Rumiz e a 6000 cittadini?

Siamo basiti e incapaci di comprendere il significato di tanta pervicacia nell'insistere su un progetto tanto sbagliato quanto devastante, pertanto, con queste considerazioni, chiediamo l'annullamento della Variante Gimarra.

Punto 4.64.8

Posto che il valore dell'opera, come ampiamente dimostrato da esperti, è di molto superiore al budget di cui peraltro non vi è nemmeno certezza di disponibilità stante il parere non ancora espresso dal CIPESS, ci chiediamo cosa succeda nel caso malaugurato che l'opera venga iniziata e non conclusa come potrebbe avvenire con un budget così limitato, o conclusa solo fino alla chiesa del Carmine, generando in questo caso una sorta di imbuto per il traffico, situazione che aggraverebbe le beffe oltre al danno.

Pertanto in base a questi ragionamenti si chiede di annullare il progetto della cosiddetta Variante Gimarra

Punto 4.64.9

La maggioranza che ha vinto le elezioni nel 2019 con il sindaco Seri aveva individuato il progetto di Gimarra come sbagliato e non risolutivo per la città, ottenendo voti e consenso anche in base a questo programma, poi avallato anche dal consiglio comunale. La città, i cittadini e la collina tutta ancora attendono una seria motivazione per questo cambio di rotta a 180 gradi, non giustificato da valide motivazioni tecniche ad esempio sulle pendenze.

A seguito di questa mancata spiegazione e di una qualunque giustificazione che non sia il patetico "ABBIAMO CAMBIATO IDEA" chiedo di annullare il progetto della Variante Gimarra.

Punto 4.64.10

L'escamotage della scelta del tracciato, sulla base della previsione del PRG vigente, che ad ulteriore motivazione conteneva la "certificazione" della sua esistenza fin dal PRG del prof Piccinato (ma se era rimasto sulla carta qualche problema doveva pur esserci stato) è stata una scelta affrettata, poco ragionata da parte di chi doveva trovare una soluzione immediatamente fattibile ed economicamente la meno costosa.

Queste le caratteristiche molto deboli del tracciato sotto l'aspetto urbanistico con cui ogni altra ipotesi doveva confrontarsi. E questa partenza, quando si tratta di scelte infrastrutturali, che possono liberare credibilmente la città dal traffico (trafficarla) doveva essere presa con più cognizione di causa. Chi ha suggerito questa soluzione si è ritenuto troppo soddisfatto di questa brillante intuizione (ma prima di citare Piccinato ne aveva letto la sua relazione?). Gli amministratori sollevati dall'incubo di perdere il finanziamento si sono buttati a capofitto a trovare modalità partecipate, almeno all'interno del Consiglio Comunale, per far accogliere questa idea di tracciato già esistente. Per una Amministrazione uscita da un primo quinquennio senza aver avuto capacità, coraggio, o per un calcolo politico che ci sfugge, di produrre almeno un piano programma contenente una qualche bozza infrastrutturale, il suggerimento del funzionario è stato accolto probabilmente con sollievo come ciò che permetteva l'uscita da una situazione ancora tutta da impostare, senza nemmeno un inquadramento, un documento, delle prime ipotesi che prefigurassero il complesso tema della viabilità di Fano. La risposta della città, dell'opposizione non è stata quella che la Giunta del Sindaco Seri si aspettava. Nel frattempo dopo un passaggio angoscioso, la Soprintendenza era entrata in modo apparentemente pesante sul primo progetto, Abacus è costretta ad un recupero forzato con una ennesima altrettanto discutibile proposta che stranamente trovava l'adesione della Soprintendenza. Da parte della Città le perplessità aumentavano, soprattutto sulla maggiore economicità della proposta, che non lo è stata, (ora accresciuta di 5 milioni di €) ma soprattutto perché non si è aperto alcun rapporto coi cittadini cosa che l'argomento richiedeva poiché veniva messa in discussione la funzionalità dell'Interquartieri come tale, derivante dal Piano Piccinato, con quella di Circonvallazione derivante dal nuovo ruolo attribuitogli da questa scelta di strada per Pesaro; ma soprattutto l'uso quali sedi di questa nuova strada di aree per le quali ci si attendeva che il nuovo Piano (mai visto, anche se dibattuto allora ai tavoli) le confermasse e ulteriormente valorizzasse per usi civici legati alle esigenze di verde della città e dei cittadini. La scelta burocratica di operare con lo strumento del Piano Programma ha tolto ai cittadini la possibilità di poter operare in questo contesto con un percorso di partecipazione vista la rilevanza delle trasformazioni sulla mobilità urbana ma anche sui grandi ambiti paesaggistici di cui ci si attendeva e si attende una la definizione per gli usi civici e le attività del tempo libero.

Questa procedura dell'Accordo di Programma che dovrebbe esprimere, dato l'interesse dell'opera, un momento di volontà burocratica "alto", ammette che i cittadini possano far valere le loro proposte o perplessità col solo Istituto delle Osservazioni, quando simili trasformazioni del territorio, dovrebbero per legge passare attraverso la Variante generale al PRG con momenti di maggiore dibattito nella città che coinvolga semplici cittadini, portatori di interesse, Associazioni e Forze politiche, Comitati vari e di Quartiere, tutte le diverse realtà che li rappresentano. Non è vero che una simile soluzione è quella che da anni la Città si attendeva soprattutto in questa veste con cui ora viene presentata: per poter usare il finanziamento per questa strumentalmente definita "la strada che c'era nel Piano Piccinato e che la Città da allora attende!".

Un interrogativo ci si deve porre a questo punto: che ruolo hanno in questo contesto Provincia e Regione che partecipano solidalmente a questo progetto? Una presenza di garanzia per un territorio più ampio? Per i cittadini fanesi ai quali, da quanto si è letto e visto in questi anni questa strada di problemi gliene ha posti tanti? Oppure più precisamente se Provincia e Regione stanno dentro al gruppo che condivide il progetto chi controlla chi è il controllato? In questo contesto che possibilità avranno i cittadini Fanesi che le loro esigenze di partecipazione espresse con le sole osservazioni saranno in qualche modo accolte e lette da qualcuno con un'attenzione imparziale, di legge?

Il parere favorevole alla nuova soluzione espresso da parte della Soprintendenza Regionale è stato accolto con soddisfazione da parte di Comune e Provincia e Regione, Sulla stampa locale si è addirittura letto che "... la Regione visto il parere favorevole della Soprintendenza aderisce ...", ciò ripropone nuovamente l'interrogativo: ma chi controllerà l'idoneità del progetto alla complessa normativa del piano paesistico Ambientale e Regionale, la compatibilità con il vincolo della L.R che appone il suo vincolo al torrente Arzilla e al tratto collinare costiero? Forse il controllo spetterà alla

Provincia di Pesaro in virtù delle deleghe trasmesse? Ma non fa parte anche lei dei firmatari dell'accordo di programma? Poiché tutto il Gruppo dell'accordo attendeva con ansia di mettere il tassello mancante, la risposta della Soprintendenza, un cittadino comincia a capire che la questione ha già avuto il placet da Regione o chi per lei (la Provincia?) che quindi un simile progetto concepito come semplice variante ad hoc al PRG vigente per essere approvato gli serve solo il parere di legge della Soprintendenza, per cui con un passaggio, "amico" sui tavoli della Provincia con verifiche di rito formali e con il tracciato burocratico ormai definito porterà la delibera approvata da un Consiglio Comunale possibilmente "Bulgaro" sul Bollettino della Regione Marche. Ma è mai possibile che in una Città che attende da questa Giunta, ormai alla fine del secondo mandato del suo sindaco, la presentazione di un documento che quanto meno apra un dibattito mai aperto dopo la presentazione di <fano 2030 il diritto di partecipazione dei cittadini venga baipassati in questo modo perdi più da chi ha prodotto questa variante urbanistica sostanziale barando sulla concezione del progetto ricorrendo ad una previsione espressa in altri termini un tempo, e sull definizioni di comodo delle caratteristiche dello schema di viabilità? Ma è accettabile che con questa falsificazione venga riesumato uno degli aspetti più impattanti del Piano Piccinato quell'attacco alla collina di villa S.Biagio con innumerevoli aree di edilizia turistico – residenziale rimossa con una lunga battaglia nell'anno 1978 con 'adozione dell'allora nuovo PRG che la cancellava definitivamente. E' corretto da quella che era ed è una esigenza legittima della città di togliersi tutto l' indesiderato traffico di attraversamento che ancora la percorre lungo la città storica l'aver fatto partire nel mese di Agosto una discussione su questo tema, su documenti, alcune proposte note all'interno degli uffici tecnici del comune di Fano sulle quali si lavorava a definire questo progetto con un solo parametro: che fosse la soluzione più economica rispetto ad altre. La più economica l'immediatamente fattibile. Solo questo interessava alla Giunta e agli Uffici comunali.

Non interessava se si andavano ad aumentare i veicoli transito su tutta la Strada Interquartieri concepita allora con altra funzionalità; non se perdeva di valore paesaggistico per la Città l'area protetta del Torrente Arzilla e neppure gli aspetti storici e paesaggistici di uno dei pochi tratti collinari che continuano la falesia dell'Ardizio., a loro interessava solo riuscire a conservare questo finanziamento. Ma a quale prezzo?

Meraviglia che Regione e Provincia aiutino il Comune in questa avventura contro la Città visto che quella che si va a distruggere a causa di questa strada, senza contenuti realmente paesaggistici, indifferente, progettata senza alternative possibili, è una cosiddetta "unità ambientale" del paesaggio marchigiano, la collina tra Torrente Arzilla e Fossosejore La strada per Gimarra –SS 16 non sembra avere caratteristiche per essere assoggettata all'Accordo di Programma . vista la mancanza di un PRG in variante mai sottoposto alla città, le troppe carenze di dettaglio urbanistico, l'essere stato sottratto nel periodo di individuazione del percorso alla partecipazione dei cittadini, l'essere stato definito con riferimenti ingannevoli nelle parole e nei riferimenti impropri al PRG Piccinato nonchè l'aver minimizzato danni potenziali irreparabili ad un contesto paesaggistico di interesse più generale Pertanto si chiede l'annullamento della variante Gimarra.

Deduzione

Punto 4.64.1, 4.64.2, Punto 4.64.3

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.64.4

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Punto 4.64.5

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.64.6 e Punto 4.64.7

Si rimanda alla deduzione dei Punto 4.64.1, 4.64.2, Punto 4.64.3

Punto 4.64.8, Punto 4.64.9 e Punto 4.64.10

Si rimanda alla deduzione dell'osservazione **4.65)** p.g. n. 42778 del 28/04/2023

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

94. OSSERVAZIONE n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 proposta da Benini Luciano

Richiesta / sintesi della richiesta:

Produce n. 32 punti in relazione ai quali chiede l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Punto 4.65.1 – Mancanza di rispetto degli impegni elettorali

Nel programma elettorale il sindaco dichiara "resta il problema del collegamento con Pesaro che non potrà risolversi con il collegamento dell'interquartieri con la statale che non risolverebbe il problema, anzi lo aggraverebbe "e ancora " intendiamo puntare a portare il traffico su una infrastruttura interna, alternativa alla statale, per la quale esiste già un' intesa con la regione e con il comune di Pesaro".

Punto 4.65.2 – Mancanza di rispetto della delibera di mandato

Sul sito del Comune di Fano è possibile visionare anche adesso la delibera approvata con le linee programmatiche della giunta Seri dove al n. 7 c'è scritto che i 20 milioni del CIPE saranno utilizzati, giustamente, per la: REALIZZAZIONE DI UN LOTTO FUNZIONALE PER COLLEGARE L'INTERQUARTIERI AL NUOVO CASELLINO DI FENILE E/O AD UNA FUTURA STRADA (FENILE-MURAGLIA) DI COLLEGAMENTO CON PESAROPROSEGUIMENTO INTERQUARTIERI FINO A VIA MORGANTI, UTILIZZANDO I 20 MILIONI DI EURO DI CUI AL PROTOCOLLO SANITA' STIPULATO CON LA REGIONE MARCHE

Poiché ora invece questo finanziamento lo si vuole utilizzare per tagliare l'area sportiva Trave e

devastare Gimarra e la collina di Belgatto, per evitare ad assessori e consiglieri comunali di maggioranza la vergogna e la figuraccia di votare una delibera e 4 anni dopo il suo contrario, senza mai aver spiegato alla cittadinanza le motivazioni di tale giravolta, forse perché inconfessabili, ...

Punto 4.65.3 – Mancanza dell'ospedale unico Marche Nord

La delibera del CIPE 98-2017 concede un contributo di 20 milioni di Euro per “Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale unico Marche Nord”.

Ora la previsione dell'Ospedale unico Marche Nord non esiste più in quanto eliminata dalla Regione Marche.

Punto 4.65.4 - Distrazione di fondi

la delibera del CIPE 98-2017 concede un contributo di 20 milioni di Euro per “*Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale unico Marche Nord*”.

Ora non solo la previsione dell'Ospedale unico Marche Nord non esiste più in quanto eliminata dalla Regione Marche ma il Sindaco Seri ha più volte dichiarato:

Resto del Carlino del 19/9/2020: “*sappiamo che il tratto finale dell'Interquartieri non è la soluzione per il collegamento Fano-Pesaro, ma serve principalmente a migliorare la viabilità interna*”;

Consiglio Comunale del 11/12/2020: “*Ecco, un'altra cosa che voglio aggiungere, per il collegamento con Pesaro, che – ripeto – l'Interquartieri è una struttura importante per la città, ma non come collegamento per Pesaro*”.

RadioFano del 22/2/2021: “*l'interquartieri, non c'entra niente col collegamento con Pesaro. Serve per migliorare e rendere più fluido il traffico interno, ridurre l'appesantimento di alcune arterie del traffico cittadino*”.

Pertanto per evitare che la Corte dei Conti intervenga con l'accusa di distrazione di fondi, con gravissime conseguenze patrimoniali personali per assessori, consiglieri comunali e Dirigenti del Comune di Fano, della Provincia di Pesaro Urbino e della Regione Marche, si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.5 - Violazione delle delibere n. 140/2020 e 162/2020

La giunta Ceriscioli, con un vergognoso comportamento anti istituzionale a un mese dalle elezioni regionali, intimò al sindaco Seri di decidere entro 10 giorni quale soluzione scegliere per la realizzazione del nuovo asse viario.

Il consiglio comunale esaminò le 4 proposte. La proposta 5 Stelle di complanare, di gran lunga la più economica e quella a minor impatto ambientale e paesaggistico, venne scartata affermando che avrebbe avuto pendenze superiori all'11%, cosa poi risultata falsa in quanto valutata senza tener conto di opportuni adeguamenti strutturali che invece nel tracciato attuale vengono adottati. Venne invece approvato il tracciato verso Gimarra che poi sfocia sulla Statale Adriatica prima dell'Hotel Riviera, la soluzione che ha i maggiori costi (19.217.000 Euro) e che va ad impattare nella zona più bella di Fano tutelata con vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore” (vincoli ambientali, paesaggistici, naturalistici e archeologici);

La giunta stessa ammette che il Consiglio Comunale con la delibera n. 162/2020 fra 4 opzioni proposte scelse l'interquartieri di Gimarra sulla base di dati e informazioni risultate a posteriori false; ma invece di ricominciare il procedimento prendendo in esame solamente le altre 3 ipotesi la giunta ha incredibilmente proceduto sulla quarta ipotesi riconosciuta non adottabile dalla stessa giunta.

Al fine dunque di evitare che il TAR annulli l'intero procedimento per evidente clamoroso errore amministrativo, con conseguenti danni erariali di cui saranno chiamati a rispondere personalmente assessori, consiglieri comunali e Dirigenti del Comune di Fano, della Provincia di Pesaro Urbino e della Regione Marche, si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.6 - Mancanza dell'obbligo di firmare l'accordo di programma

La giunta Ceriscioli, con un vergognoso comportamento anti istituzionale a un mese dalle elezioni regionali, intimò al sindaco Seri di decidere entro 10 giorni quale soluzione scegliere per la realizzazione del nuovo asse viario.

Con delibera n. 162 dell'11/8/2020 il Consiglio Comunale di Fano approvò il tracciato verso Gimarra con relativa convenzione con la Regione Marche dal titolo "Viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico Marche Nord".

Nel novembre 2020 l'Assessore Regionale Baldelli propose una nuova visione più allargata e raccordata del problema viabilità, con una complanare stile Senigallia fino a Gabicce Mare, escludendo ogni contributo economico della Regione nel caso in cui il Comune di Fano avesse insistito con l'interquartieri a Gimarra.

Tenuto conto che l'accordo di programma attuale ha per titolo: "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" la Provincia di Pesaro Urbino e la Regione Marche, in coerenza con la propria posizione politica, non hanno nessun obbligo di firmare e dare attuazione a detto accordo in quanto trattasi di qualcosa, sin dal titolo, di giuridicamente diverso dalla Convenzione firmata nel 2020. Se invece continuano a collaborare col Comune di Fano per la realizzazione di questa strada, e non ritirano in autotutela la firma dall'accordo di programma, si fanno complici di questo scempio senza precedenti. Pertanto si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.7 - Grave ed evidente sottovalutazione dei costi degli espropri

La Società Sintagma, nella sua proposta di tracciato per l'interquartieri, Relazione generale pagina 14, afferma che i costi degli espropri saranno di 3.447.000 Euro.

La Società Abacus invece, nella sua proposta di tracciato per l'interquartieri, Quadro economico 2218_F_X0_CQC01_00_A2 pagina 2, stima che i costi degli espropri (frazionamenti e contratti) saranno 304.128 Euro.

Detta cifra appare ridicola anche perché il tracciato di Abacus è ancora più invasivo delle proprietà private di quanto non fosse l'ipotesi di Sintagma, la cui stima degli espropri era a sua volta certamente sottostimata.

Poiché pertanto inserendo una cifra realistica per i costi degli espropri, seppure certamente sottostimata, si supera largamente la cifra di 30 milioni di Euro come costo complessivo dell'opera, mentre l'indicazione tassativa della giunta e del consiglio comunale era quella di rimanere attorno al contributo CIPE di 20 milioni di Euro, per evitare incompiute e/o gravi problemi economici per il Comune di Fano, si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.8 - Grave ed evidente sottovalutazione dei costi dell'opera

il Corriere Adriatico del 30/7/2022 riportava il fatto che con la revisione dei prezzi dovuta all'aumento delle materie prime la bretella di Muraglia di Pesaro era passata da 12,2 milioni di Euro a 18 milioni di Euro (+47,5%). La lunghezza di questa bretella è circa la metà della lunghezza dell'interquartieri di Fano, è tutta in pianura e senza ponti mentre l'interquartieri di Fano ha un ponte di 153 metri, trincee e terre armate, tratti in forte salita e discesa e problematiche idrogeologiche molto severe. Ciò significa che l'interquartieri di Fano costerà ben più del doppio della bretella di Muraglia, cioè ben più di 36 milioni di Euro.

Poiché l'indicazione tassativa della giunta e del consiglio comunale era quella di rimanere attorno al contributo CIPE di 20 milioni di Euro, per evitare incompiute e/o gravi problemi economici per il Comune di Fano si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.9 - Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione

Siamo siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

Un vero e proprio insulto al progetto originario dell’arch. Piccinato che mai si era sognato di trasformare la sua interquartieri in circonvallazione portando il traffico di attraversamento dentro i quartieri e mai si era sognato di salire sulle colline di Belgatto.

Punto 4.65.10 - Grave mancanza di documentazione alla Soprintendenza

Siamo siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

A fronte di tutto questo ci si sarebbe aspettato una straordinaria vigilanza da parte della Soprintendenza delle Marche che in risposta alle preoccupazioni espresse dal Comitato con una istanza del 18/1/2021 aveva giustamente scritto:

Lo scrivente Ufficio rappresenta che questa Soprintendenza si riserva di esprimere ogni ulteriore valutazione e parere che maturerà nelle successive fasi del procedimento rispetto ai necessari avanzamenti progettuali, che tra l’altro necessiteranno della produzione di foto inserimenti paesaggistici di raffronto dei tracciati alternativi, già studiati e da studiare, con viste panoramiche e viste di dettaglio delle opere maggiormente impattanti (muri di contenimento, ponti, rilevati, ecc.).

Appare dunque incredibile e scandaloso che invece, come emerso dal verbale del Consiglio Comunale del 22/12/2022, la Soprintendenza abbia espresso parere avendo visionato solamente due inserimenti fotografici, fra l’altro del tutto insignificanti rispetto all’aggressione del territorio.

Punto 4.65.11 - Evidenti contraddizioni del parere della Soprintendenza

Siamo siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio

paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejure”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

A fronte di tutto questo ci si sarebbe aspettato una straordinaria vigilanza da parte della Soprintendenza delle Marche che in passato aveva bocciato senza prescrizione il casello di Fano Nord, una inezia rispetto all’attuale devastante progetto mille volte più impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico e di occupazione del territorio.

Nella situazione attuale, invece, in risposta alle preoccupazioni espresse dal Comitato con una istanza del 18/1/2021, la Soprintendenza rispondeva che la strada poteva giustificarsi perché occorreva “realizzare un collegamento tra Fano e Pesaro alternativo alla Statale”. Ma questa strada non è in nessun modo alternativa alla Statale in quanto si ributta il traffico sulla Statale stessa appena fuori a Nord dell’abitato di Gimarra di Fano. Poi la Soprintendenza aggiungeva che la strada era utile al collegamento di Fano con l’ospedale unico di Pesaro ma detto ospedale non esiste più perché è stato stralciato dalla Regione Marche. Infine la Soprintendenza sottolineava che la strada era prevista nei PRG, dimenticando che nell’adozione del PRG del 2009 era stata eliminata con parere favorevole della Soprintendenza stessa e tenuto conto che l’attuale progetto non ha nulla a che vedere con quei PRG, tanto meno con quello originario di Piccinato.

Punto 4.65.12 - Palesi violazioni delle prescrizioni della Soprintendenza

Siamo siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejure”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

A fronte di tutto questo ci si sarebbe aspettato una straordinaria vigilanza da parte della Soprintendenza delle Marche che in passato aveva bocciato senza prescrizione il casello di Fano Nord, una inezia rispetto all’attuale devastante progetto mille volte più impattante dal punto di vista ambientale, paesaggistico e di occupazione del territorio.

Invece in questo caso la Soprintendenza nel parere del 31/8/2022 si è limitata a dare delle prescrizioni affermando che il progetto “presenti diversi punti di criticità associati principalmente alla collocazione del percorso individuato su pendii collinari”. Proseguiva la Soprintendenza nelle prescrizioni del 31/8/2022 criticando fortemente il tracciato tutto in superficie. Aggiungeva poi la Soprintendenza nelle prescrizioni del 31/8/2022 di “limitare quanto più possibile gli impatti con il paesaggio tutelato, si invita alla valutazione di tracciati alternativi che contemplino prioritariamente l’occupazione di zone prevalentemente pianeggianti, non a destinazione agricola, massimizzando anche la presenza di tracciati in galleria”. Infine la Soprintendenza nelle prescrizioni del 31/8/2022 scriveva: “si preferiscano soluzioni con tratti più lineari e in galleria (anche artificiali)”.

A fronte di queste nette e precise prescrizioni il Comune di Fano ripresentava un diverso tracciato che non solo non veniva incontro a nessuna delle prescrizioni emesse dalla Soprintendenza ma le peggiorava tutte: maggiori tratti su pendii collinari, più percorsi in superficie e meno in galleria, maggiore impatto col paesaggio tutelato, minore occupazione di tratti pianeggianti, maggiore occupazione di terreni a destinazione agricola, più curve e meno tratti lineari.

Nonostante queste palesi e clamorose violazioni delle prescrizioni della Soprintendenza, questa il 30/11/2022 esprimeva parere favorevole, addirittura preferendo, delle 2 soluzioni presentate dal Comune, quella con più curve e meno tratti in galleria.

Come si spiega un tale schizofrenico parere della Soprintendenza? L’unica spiegazione, non volendo considerare la malafede, è che alla Soprintendenza non siano state fornite le informazioni necessarie per valutare l’opera. Infatti nel Consiglio Comunale del 22/12/2022 a precisa domanda di un consigliere comunale è stato risposto che la Soprintendenza ha visto solamente 2 ricostruzioni fotografiche, del tutto marginali ed insignificanti rispetto al progetto. Ma la stessa Soprintendenza nella lettera del 18/1/2021 in risposta al nostro Comitato aveva giustamente scritto:

Lo scrivente Ufficio rappresenta che questa Soprintendenza si riserva di esprimere ogni ulteriore valutazione e parere che maturerà nelle successive fasi del procedimento rispetto ai necessari avanzamenti progettuali, che tra l’altro necessiteranno della produzione di foto inserimenti paesaggistici di raffronto dei tracciati alternativi, già studiati e da studiare, con viste panoramiche e viste di dettaglio delle opere maggiormente impattanti (muri di contenimento, ponti, rilevati, ecc.).

Punto 4.65.13 - Violazione di vincoli paesaggistici

città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l’attuale tracciato è certamente il peggiore. Non solo non sono state rispettate nessuna delle prescrizioni di cui al parere del 31/8/2022 della Soprintendenza, ma anzi sono state tutte aggravate. A tal proposito è sufficiente confrontare le varie ipotesi dalla rotatoria presso la Chiesetta del Carmine in poi. Mentre le altre ipotesi prevedevano o l’uso di gallerie o l’aggiramento della collina, l’attuale ipotesi prevede di salire dritto per dritto nella collina, distruggendo un noceto e un oliveto biologico DOP Cartoceto di più di 30 anni, con successiva curva a destra e poi a sinistra per distruggere ulteriormente terreni agricoli e alberi di alto fusto fra cui querce e pini.

Se questa opera verrà realizzata, da tutta la zona a mare di Fano, Lido e Sassonia, invece di vedere verdi colline punteggiate da alberi di alto fusto e coltivazioni agricole si vedranno orribili muraglioni di cemento armato e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano, meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone.

Punto 4.65.14 - Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato

Siamo siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando:

Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l’attuale tracciato è certamente il peggiore. Non solo non sono state rispettate nessuna delle prescrizioni di cui al parere del 31/8/2022 della Soprintendenza, ma anzi sono state tutte aggravate. A tal proposito è sufficiente confrontare le varie ipotesi dalla rotatoria presso la Chiesetta del Carmine in poi. Mentre le altre ipotesi prevedevano o l’uso di gallerie o l’aggiramento della collina, l’attuale ipotesi prevede di salire dritto per dritto nella collina, distruggendo un noceto e un oliveto biologico DOP Cartoceto di più di 30 anni, con successiva curva a destra e poi a sinistra per distruggere ulteriormente terreni agricoli e alberi di alto fusto.

Se questa opera verrà realizzata, da tutta la zona a mare di Fano, Lido e Sassonia, invece di vedere verdi colline punteggiate da alberi di alto fusto e coltivazioni agricole si vedranno orribili muraglioni di cemento armato e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano, meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone.

Punto 4.65.15 - Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato

Siamo di fronte a quello che, se realizzato, sarebbe di gran lunga il più grave scempio paesaggistico, archeologico, naturalistico ed ambientale della storia di Fano, che rimarrà nei secoli come una vergogna degli amministratori attuali ma anche di coloro che ne hanno permesso la realizzazione.

Una vera e propria circonvallazione dentro la città, che attraversa zone sottoposte a vincoli ai sensi del D.M. 25.08.1965 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona a nord del Torrente Arzilla sino al Fosso Sejore”.

Più di 6000 cittadini hanno firmato contro questa strada, tutte le associazioni ambientaliste e naturaliste, ex sindaci ed ex assessori all’urbanistica della città di Fano di diverse coalizioni politiche, tantissime donne e uomini di cultura di Fano, lo scrittore Paolo Rumiz e il prof. Salvatore Settis che è stato per anni il responsabile scientifico del Centro Studi Vitruviani di Fano che ha voluto farsi intervistare per sottolineare l’assurdità di tale sciagurata strada dichiarando: Il paesaggio è il volto amato della patria per cui non bisogna deturpare il paesaggio.

... Penso che l’architetto, ma questo vale anche per i sindaci, i politici, i soprintendenti ecc. dovrebbero giurare da qualche parte che farà qualsiasi cosa per mantenere e tutelare il paesaggio e non farà nulla per deturparlo. ...Vorrei che questo “giuramento” di Vitruvio fosse rilanciato da Fano come patria dell’architetto.

Di tutte le soluzioni proposte in questi anni l’attuale tracciato è certamente il peggiore. Non solo non sono state rispettate nessuna delle prescrizioni di cui al parere del 31/8/2022 della Soprintendenza, ma anzi sono state tutte aggravate. A tal proposito è sufficiente confrontare le varie ipotesi dalla rotatoria presso la Chiesetta del Carmine in poi. Mentre le altre ipotesi prevedevano o l’uso di gallerie o l’aggiramento della collina, l’attuale ipotesi prevede di salire dritto per dritto nella collina,

distruggendo un noceto e un oliveto biologico DOP Cartoceto di più di 30 anni, con successiva curva a destra e poi a sinistra per distruggere ulteriormente terreni agricoli e alberi di alto fusto, fra cui querce e pini. Se questa opera verrà realizzata, da tutta la zona a mare di Fano, Lido e Sassonia, invece di vedere verdi colline punteggiate da alberi di alto fusto e coltivazioni agricole si vedranno orribili muraglioni di cemento armato e una profonda ferita in quella che i fanesi considerano la più bella zona di Fano, meta di continui passaggi a piedi e in bicicletta di migliaia di persone. Pertanto si chiede: di ripristinare il percorso dalla rotatoria del Carmine alla Statale Adriatica secondo quanto previsto dal progetto Abacus Ambiente (tracciato verde – vedi osservazione).

Punto 4.65.16 - Evidente mancanza di utilità dell'opera

Questa opera appare del tutto inefficace rispetto all'obiettivo che si è posta, descritto dall'assessore Fanesi nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS): "Dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico via Roma (ex via Flaminia) e la Statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade".

Questa affermazione è del tutto falsa in quanto ben tre studi commissionati dal Comune di Fano (PUMS, Sintagma e Abacus) hanno dimostrato che questa interquartieri avrà una scarsa capacità di drenare traffico in quanto quello proveniente da Sud e quello proveniente dall'interno che va verso il centro non prenderà mai questa strada, come anche il Sindaco Seri ha dovuto ammettere pubblicamente nell'incontro alla Sala Verdi del 22/7/2022.

Pertanto questa interquartieri essendo inefficace rispetto all'obiettivo che vorrebbe perseguire, non è in grado di dimostrare la pubblica utilità, condizione necessaria per poter procedere.

Punto 4.65.17 - Evidente mancanza di utilità dell'opera

Questa opera appare del tutto inefficace rispetto all'obiettivo che si è posta, descritto dall'assessore Fanesi nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS): "Dal punto di vista viario questa è un'opera fondamentale per la città, perché libererà dal traffico via Roma (ex via Flaminia) e la Statale 16, che attualmente hanno un carico di veicoli non supportabili da queste strade".

Questa affermazione è del tutto falsa in quanto ben tre studi commissionati dal Comune di Fano (PUMS, Sintagma e Abacus) hanno dimostrato che questa interquartieri avrà una scarsa capacità di drenare traffico in quanto quello proveniente da Sud e quello proveniente dall'interno ma che va verso il centro non prenderà mai questa strada, come anche il Sindaco Seri ha dovuto ammettere pubblicamente nell'incontro alla Sala Verdi del 22/7/2022.

Inoltre ora è stato deciso di realizzare il casellino a Fenile e quindi è possibile dirottare il traffico di attraversamento verso quella direzione invece che verso Gimarra. E la soluzione del casellino potrà finalmente alleggerire anche la Statale Adriatica, tanto più se si riuscirà ad ottenere la liberalizzazione del tratto Fano Nord – Pesaro Sud.

Pertanto questa interquartieri essendo inefficace rispetto all'obiettivo che vorrebbe perseguire, non è in grado di dimostrare la pubblica utilità, condizione necessaria per poter procedere.

Punto 4.65.18 - Documentazione sbagliata nella delibera di consiglio del 22/12/2022

La documentazione inserita nella Delibera di consiglio comunale del 22/12/2022 era sbagliata tanto che con successiva delibera di giunta n. 9 del 14/1/2023 è stata aggiornata con gli allegati corretti. Si tratta di un evidente errore amministrativo in quanto i consiglieri comunali hanno votato esaminando documenti che non erano quelli corretti.

Pertanto mancando la regolarità della documentazione in autotutela si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.19 - Mancanza del documento che comprova l'avvenuta proroga

Non vi è alcuna evidenza che il CIPESS, nella seduta del 27/12/2022, abbia concesso a questa opera la proroga al 30/6/2023 per l'affidamento dei lavori. Anzi, siccome la proroga è relativa a opere con importofinanziario superiore ai 25 milioni di Euro mentre il finanziamento di questa opera è di 20 milioni di Euro, non risulta che si possa procedere stante la decadenza dei termini per poter usufruire del finanziamento proposto.

Pertanto per evitare ulteriori inutili spese che potrebbero poi essere richieste personalmente ad assessori e consiglieri comunali si chiede in autotutela: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.20 - Violazione della delibera sull'emergenza climatica

Il consiglio comunale di Fano ha votato l'emergenza climatica, il che significa che il Comune di Fano è impegnato a ridurre le proprie emissioni di gas serra in ogni opera pubblica che realizza. Nel progetto attuale dell'interquartieri / circonvallazione invece, il bilancio complessivo è pesantemente negativo con un aumento molto forte delle emissioni di gas serra sia nella fase dei lavori che in quello successivo a causa dell'abbattimento di centinaia di alberi di alto fusto sostituiti, come scritto nel progetto, da alberelli stecchetti in quantità e dimensioni enormemente inferiori a quelli abbattuti. Pertanto in coerenza con gli impegni presi dal Comune di Fano con la delibera che ha dichiarato l'emergenza climatica questa opera non può essere realizzata.

Punto 4.65.21 - Parere di VAS espresso su un progetto diverso da quello attuale

La conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha visto l'espressione di pareri da parte degli Enti coinvolti su un progetto che è molto diverso da quello successivamente approvato. È del tutto evidente, quindi, che occorrerebbe rifare la fase di VAS al fine di acquisire i pareri sul progetto che si vuole realizzare.

Punto 4.65.22 - Parere di VAS espresso su un progetto diverso

La conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha visto l'espressione di pareri da parte degli Enti coinvolti su un progetto che è molto diverso da quello successivamente approvato. È del tutto evidente, quindi, che occorre rifare la fase di VAS al fine di acquisire i pareri sul progetto che si vuole realizzare.

Punto 4.65.23 - Nella VAS mancanza di valutazione dello scenario zero

La VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è uno strumento obbligatorio previsto dalla legge che deve confrontare diversi scenari possibili con lo scenario zero. Nulla di tutto questo risulta dal verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Punto 4.65.24 - Nella VAS mancanza di valutazione dello scenario zero

La VAS (Valutazione Ambientale Strategica) è uno strumento obbligatorio previsto dalla legge che deve confrontare diversi scenari possibili con lo scenario zero. Nulla di tutto questo risulta dal verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Punto 4.65.25 - Mancanza del parere dell'Ufficio Ambiente del Comune di Fano

Nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il Comune di Fano, Ufficio Ambiente,

non si è espresso nonostante questa opera sia quella maggiormente impattante dal punto di vista ambientale di tutta la storia di Fano. Questa mancanza è talmente grave che in autotutela si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.26 - Mancanza del parere dell'Ufficio Ambiente del Comune di Fano

Nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il Comune di Fano, Ufficio Ambiente, non si è espresso nonostante questa opera sia quella maggiormente impattante dal punto di vista ambientale di tutta la storia di Fano. Questa mancanza è talmente grave che in autotutela si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.27 - Violazione amministrativa e conflitto di interessi

Nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il Comune di Fano, Ufficio Ambiente, è stato rappresentato dalla Dott.ssa Maria Teresa Colacresi che non solo non è dipendente del Comune di Fano, tantomeno dell'Ufficio Ambiente, ma che addirittura fa parte di una delle società che in ATI hanno redatto il progetto. A causa di questo gigantesco conflitto di interessi e di palese irregolarità amministrativa si chiede in autotutela: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.28 - Violazione amministrativa e conflitto di interessi

Nel verbale della conferenza dei servizi del 31/8/2022 Fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) il Comune di Fano, Ufficio Ambiente, è stato rappresentato dalla Dott.ssa Maria Teresa Colacresi che non solo non è dipendente del Comune di Fano, tantomeno dell'Ufficio Ambiente, ma che addirittura fa parte di una delle società che in ATI hanno redatto il progetto. A causa di questo gigantesco conflitto di interessi e di palese irregolarità amministrativa si chiede in autotutela: di bloccare il procedimento riconvocando la conferenza di VAS.

Punto 4.65.29 - Strada inutile, sbagliata e devastante

Nella presentazione del nuovo PRG il 18 aprile 2023 il Sindaco Seri ha lodato gli amministratori illuminati del passato che hanno preservato le nostre colline e i nostri ambienti naturali, diversamente da quanto fatto anche in Comuni vicini, ponendo dei vincoli molto forti. Concordando completamente con il Sindaco Seri, è ovvio che questa strada sarebbe la negazione di queste giuste affermazioni in quanto la strada in oggetto rappresenterebbe, se realizzata, il più grande insulto ambientale, paesaggistico e naturalistico della storia di Fano. Pertanto in adesione alle parole del Sindaco Seri si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.30 - Strada inutile, sbagliata e devastante

Nella presentazione del nuovo PRG il 18 aprile 2023 il Sindaco Seri ha affermato che gli amministratori devono saper guardare nel futuro quando la mobilità sarà sempre più pubblica e meno privata e sempre più dolce e sempre meno motorizzata. Concordando completamente con il Sindaco Seri, è ovvio che questa strada sarebbe la negazione di queste giuste affermazioni in quanto la strada in oggetto è già adesso, e ancor più nell'immediato futuro, completamente inutile.

Pertanto in adesione alle parole del Sindaco Seri si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.31 - Strada in contraddizione con quanto pubblicizza il Comune

Il Comune di Fano ha recentemente pubblicizzato una bella e lodevole iniziativa, promossa dall'assessorato al turismo, che vuole valorizzare le nostre splendide colline. Il paradosso è che uno dei percorsi più belli, questo

[https://visitfano.info/scopri-fano-outdoor/passeggiata-nelle-colline-di-sbiagio/?](https://visitfano.info/scopri-fano-outdoor/passeggiata-nelle-colline-di-sbiagio/?fbclid=IwAR3-)

fbclid=IwAR3-

XhgWLyZL5erAxLaK7wmQFaCpphrNpk3T4KCybKuLg52i9iQykSMxvM4

sarebbe reso impossibile dalla realizzazione della variante Gimarra. Per evitare che il Comune di Fano si copra di ridicolo, si chiede: l'annullamento della variante Gimarra, auspicando anche l'eliminazione immediata dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla Statale Adriatica.

Punto 4.65.32 - Violazione della Costituzione

Nella versione originaria dell'art. 9 della Costituzione italiana – che rientra nella sezione dei principi fondamentali, quindi particolarmente rilevanti –, comparivano i seguenti due punti:

“1. La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica.
2. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione”.

Ora è stato aggiunto un terzo comma, che recita così:

“3. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali”.

La variante Gimarra viola tutte le nuove disposizioni del punto 3., l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi. Infatti non solo cementifica aree verdi e colline ma impatta pesantemente su territori di grande valore dal punto di vista della biodiversità, devasta l'ecosistema dell'Arzilla e interferisce pesantemente con la presenza di animali quali volpi, tassi, lepri, cinghiali, lupi, cerbiatti, scoiattoli, istrici, faine, solo per citare i principali.

Deduzione

Punto 4.65.1 – Mancanza di rispetto degli impegni elettorali

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.65.2 – Mancanza di rispetto della delibera di mandato

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.65.3 – Mancanza dell'ospedale unico Marche Nord e Punto 4.65.4 - Distrazione di fondi

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante “Gimarra” è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.65.5 - Violazione delle delibere n. 140/2020 e 162/2020

Si riportano di seguito le considerazioni, contenute nella D.C.C. n. 162/2020, che hanno condotto il Consiglio Comunale ad individuare la "Variante Gimarra" come la migliore fra le 4 alternative previste nello studio di prefattibilità, scelta confermata successivamente in tutti gli atti amministrativi del Comune di Fano:

"(...)

RITENUTO che, sulla base delle condizioni tecnico-economiche previste dalla convenzione regionale sopra citata e delle caratteristiche viarie e paesaggistiche, il tracciato denominato "variante Gimarra" rappresenta una soluzione che, ancorchè non priva di elementi di criticità (costi elevati - assenza di una completa alternativa alla statale adriatica), risulta la migliore nella ponderazione comparativa degli interessi pubblici sottesi in quanto:

a) completa gli interventi di realizzazione della strada "Interquartieri", già presenti da oltre un decennio nella pianificazione territoriale ed urbana della città e già previsti sostanzialmente, anche con diversi sedimi di tracciato, sin dal primo piano regolatore della Città di Fano (Arch.Piccinato 1963-1967);

b) realizza un efficace alternativa all'unica opera di scavalco del torrente Arzilla, ora presente lungo la Strada Statale Adriatica Nord facilitando il raggiungimento della Città di Pesaro;

c) costituisce un efficace disimpegno di traffico in direzione Fano-Pesaro per tutte le attività residenziali e produttive del quadrante nord-ovest della Città di Fano specie nel periodo estivo

nonchè nelle ore di punta;

d) minimizza la percezione delle opere, sviluppandosi per ampi tratti in galleria (sia naturale che artificiale) e in trincea;

CONSIDERATO che le altre n.3 soluzioni ipotizzate hanno più gravi criticità in quanto:

- la variante AFFIANCAMENTO A14 e VIA DELLA NECROPOLI hanno andamenti planoaltimetrici con curve a raggio ridotto e pendenze elevate e ripetute fino all'11%; l'intersezione con la viabilità avviene in zona collinare SP60 tra novilarea e Trebbiantico alquanto disagiata e lontana dall'area urbana di Pesaro; sono ubicate in zona di rispetto dell'autostrada A14 per cui risulta necessario ottenere l'autorizzazione (con connesse problematiche tecniche ed amministrative per la rilevata contiguità spaziale); non risultano, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comportano un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara));

- la variante RONCOSAMBACCIO impatta con la presenza di querce secolari ed obbliga la realizzazione, dall'uscita della frazione di Fenile, di un tracciato in parte difforme dall'attuale ed in un contesto naturalistico e paesaggistico di primaria importanza; nel secondo tratto (scendendo verso la conca di Fosso Sejore) è presente un vincolo puntuale di carattere ambientale denominato: "ZONA DI PROTEZIONE SPECIALE (ZPS) IT5310024 - Colle San Bartolo e litorale pesarese" che impegna il tracciato per una lunghezza considerevole e centrale (si osserva che l'ipotesi relativa alla Variante di GIMARRA impatta il medesimo vincolo ma per un tratto esiguo di circa 40 metri in zona di confine perimetrale dello stesso e peraltro limitrofo all'area abitata); non risulta, per la lontananza con il centro abitato di Fano, un'opzione attrattiva in termini di alternative di traffico; comporta un'intesa con il Comune di Pesaro e con la Provincia (in quanto la strada da realizzare impatterebbe significativamente con il territorio del Comune di Pesaro con intersezione con una strada provinciale a ridosso di una struttura socio sanitaria (Galantara));

Punto 4.65.6 - Mancanza dell'obbligo di firmare l'accordo di programma

La Regione Marche con delibera di giunta n. 122 del 10/02/2023, la Provincia di Pesaro e Urbino con decreto del Presidente n. 5 del 23/01/2023 ed il Comune di Fano con delibera consiliare n. 228 del 22/12/2022, con delibere di giunta n. 9 del 14/01/2023 e n. 10 del 19/01/2023 hanno preliminarmente approvato lo schema di accordo di programma, sottoscritto poi in conferenza preliminare dai vertici delle rispettive amministrazioni.

Punto 4.65.7 - Grave ed evidente sottovalutazione dei costi degli espropri

In merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(…)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non appresenta un valore di mercato vero e proprio.

“(…)”

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce “B.7 –

Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti” con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Punto 4.65.8 - Grave ed evidente sottovalutazione dei costi dell’opera

Per quanto attiene al costo presunto dell’opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata “Relazione Generale addendum” in cui al capitolo 5.1 si riporta *“La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell’elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all’anno 2021. Questa è corredata dall’elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l’analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.*

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all’Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell’Amministrazione in questo PFTE.”

Nell’elaborato “Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta” (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Punto 4.65.9 - Trasformazione dell’interquartieri in circonvallazione

Si vedano controdeduzioni ai punti 4.65.1 e 4.65.2

Punto 4.65.10 - Grave mancanza di documentazione alla Soprintendenza, Punto 4.65.11 - Evidenti contraddizioni del parere della Soprintendenza, Punto 4.65.12 - Palesi violazioni delle prescrizioni della Soprintendenza, Punto 4.65.13 - Violazione di vincoli paesaggistici, Punto 4.65.14 - Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato, Punto 4.65.15 - Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell’ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.65.16 e Punto 4.65.17 - Evidente mancanza di utilità dell’opera

Come si evince dalla relazione tecnica allegata al progetto (pag. 10):

“Il principale tema che è stato affrontato, al fine di garantire la corrispondenza con tale documento, è stato quello di ideare un tracciato che perseguisse i seguenti obiettivi:

o Ottenere un’infrastruttura che permettesse il trasferimento di significativi volumi di traffico dalla rete urbana ed in particolare dalla S.S. 16 “Lungomare”. Ad oggi i flussi di attraversamento (i quali sono principalmente di passaggio, ovvero né generati né attratti per la maggior parte da tale area geografica), interessano impropriamente ampie aree urbane condizionando la viabilità e degradando la qualità della mobilità dolce, condizionando i livelli di pressione acustica e di emissione in atmosfera. Lo studio di simulazione dei flussi di traffico allegato, mostra un decremento significativo dei volumi in ambito urbano, portando la nuova viabilità su valori di flusso prossimi alla saturazione (circa 600 Veq/h), a dimostrazione che l’intervento raggiunge il suo scopo per il quale è stato ideato.”

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l’efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante “Gimarra”, presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni ‘60 (cd.

Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Punto 4.65.18 - Documentazione sbagliata nella delibera di consiglio del 22/12/2022

La documentazione inserita nella delibera consiliare n. 228 del 22/12/2022 è corretta, infatti tale delibera:

- ha approvato la modifica del tracciato inerente il miglioramento viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada interquartieri, così come rappresentata nel citato elaborato progettuale “2218_F_SODPL92_00 – Planimetria di progetto”;

- ha approvato lo schema di Accordo di Programma tra Regione Marche, Provincia di Pesaro-Urbino e Comune di Fano per dare attuazione all'intervento denominato “Miglioramento viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S.16 – completamento strada interquartieri” - CUP E31B20000400001” in variante al Piano Regolatore Generale vigente, ai sensi dell'art. 34 del d.lgs. n. 267/2000 e dell'art. 26 bis della L.R. 34/92;

- ha stabilito di assumere a carico del Comune di Fano la maggior somma pari ad € 5.065.146,29, “fermo restando che la specifica modalità di copertura finanziaria di detto cofinanziamento sarà congruita in relazione al Piano di Fattibilità Tecnico Economico nell'ambito degli strumenti di programmazione dell'Ente”.

La delibera di giunta n. 9 del 14/01/2023 ha invece approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE).

Punto 4.65.19 - Mancanza del documento che comprova l'avvenuta proroga

La delibera consiliare n. 228/2022 si ritiene pienamente legittima e con l'approvazione dello stanziamento di risorse proprie da parte del Comune di Fano, la Regione ha aggiornato la scheda di intervento con conseguente ottenimento della proroga, per cui l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è fissata al 30/06/2023.

Successivamente allo scambio di note tra la Regione Marche (11.11.2022) ed il Ministero delle Infrastrutture (15.11.2022), in data 25 novembre 2022 il Comune di Fano ha aggiornato il Ministero in merito alla modifica del tracciato progettuale con conseguente applicazione del comma 7 bis dell'art. 44 del D.L. citato.

Il finanziamento comunale di oltre 5 milioni di euro (ed il superamento della soglia dei 25 milioni di euro in totale) comporta difatti - ope legis - l'applicazione della suddetta previsione e la conseguente applicazione del termine per l'obbligazione al 30 giugno 2023.

Approvato perciò dal Comune lo stanziamento di risorse, in data 21 dicembre 2022 - nel suo ruolo di coordinamento del Fondo Sviluppo e Coesione - la Regione ha aggiornato la scheda dell'intervento, riportando la nuova previsione di costo e la conseguente ridefinizione del termine per l'assunzione dell'obbligazione come previsto dal già citato art. 44, comma 7 bis.

Punto 4.65.20 - Violazione della delibera sull'emergenza climatica

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) “Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2”, la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro-Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali, compresa la matrice aria.

Punto 4.65.21 e Punto 4.65.22 Parere di VAS espresso su un progetto diverso da quello attuale

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è disciplinato dal D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in particolare dagli articoli da 11 a 18.

In data 31/08/2022 si è svolta la fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento, in cui la Soprintendenza ha chiesto la valutazione di tracciati alternativi.

I progettisti dello studio ABACUS hanno valutato tutte le indicazioni contenute nei vari contributi e hanno proposto ulteriori alternative che hanno successivamente avuto parere favorevole dalla Soprintendenza e dalla Regione Marche – Genio Civile Marche nord.

La soluzione prescelta è confluita nel Rapporto Ambientale, oggetto di pubblicazione assieme al Progetto di Fattibilità Tecnico Economico dell'opera.

Punto 4.65.23 e punto 4.65.24 Nella VAS mancanza di valutazione dello scenario zero

L'alternativa zero è prevista dal D.Lgs. n. 152/2006 con riferimento alla VIA, dove all'art. 22, comma 3, lett. d), il Codice menziona espressamente, quale contenuto essenziale dello studio di impatto ambientale, la c.d. "alternativa zero", con indicazioni delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali.

Come riconosciuto dalla giurisprudenza (cfr. semte. Consiglio di Stato 01/09/2021 n. 6152) il concetto di opzione zero nella VAS non può identificarsi con la sostanziale pretesa di annullare la scelta urbanistica comunale: "21. L'equivoco di fondo nel quale incorre l'appellante consiste cioè nell'aver identificato il concetto di opzione zero con la sostanziale pretesa di annullare la scelta urbanistica del Comune di ..., vanificando tutti gli atti pregressi, di cui il terzo Accordo di programma, e poi il PGT, costituiscono solo il segmento terminale, utilizzando peraltro argomentazioni di tipo dialettico-formale, del tutto prive di effettività contenutistica."

Punto 4.65.25 e Punto 4.65.26 - Mancanza del parere dell'Ufficio Ambiente del Comune di Fano - Punto 4.65.27 e Punto 4.65.28 - Violazione amministrativa e conflitto di interessi

L'Ufficio Ambiente è stato regolarmente convocato alla conferenza di servizi del 31/08/2022 ed ha ritenuto di non partecipare.

La sua fattiva partecipazione sarà comunque presente nel procedimento di VIA a cui l'opera deve obbligatoriamente essere assoggettata.

Per un mero refuso di comprensione/trascrizione, la Dott.ssa Maria Teresa Colacresi è stata identificata come referente per l'U.O. Ambiente del Comune di Fano mentre ha partecipato quale rappresentante della soc. (mandante) AMBIENTE S.p.A., assieme alla ditta (mandataria) ABACUS, quali progettisti.

Punto 4.65.29 e Punto 4.65.30 - Strada inutile, sbagliata e devastante, Punto 4.65.31 - Strada in contraddizione con quanto pubblicizza il Comune.

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.65.32 - Violazione della Costituzione

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e

paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

95. OSSERVAZIONE n. 4.66) p.g. n. 42779 del 29/04/2023 proposta da Petroni don Gianni

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.66.1

Gimarra è un quartiere periferico che ha goduto per tanti anni della disattenzione dal punto di vista sociale da parte di chi governa la città. La scuola elementare è stata chiusa oramai parecchi anni fa, stessa sorte è toccata all'asilo nido. un campo sportivo c'è ma a disposizione di una società sportiva, sopravvive solo una scuola materna.

Paradossalmente però l'essere periferici e semidimenticati (farmacia, trasporti pubblici e negozi solo sulla statale) ci ha compensato con l'aver goduto per decenni della protezione ambientale della collina che ci ha donato tanta natura, bei panorami e aria buona, questo almeno fino a quando si è pensato di costruire anche qui, lasciando le incompiute che tutti conosciamo. Quindi dimenticati e anche ...puniti da queste brutture edilizie. Le visioni delle incompiute ci hanno intristito per tanti anni regalandoci orribili scorci post industriali di cui speriamo di vedere presto la fine. Ma quanto subito finora sembra non bastare ... ora ci volete togliere quel verde, quei panorami e centinaia e centinaia di alberi che sono il polmone non solo del quartiere ma anche della città tutta? Uscendo dalla messa la domenica nella nuova chiesa del Carmine come potremo rendere gloria a Dio vedendo dei muraglioni di cemento anziché la verde collina protetta finora per legge? Tutto questo sacrificando ancora una volta il nostro quartiere per un progetto che non si rivela affatto la soluzione definitiva per i problemi viari della città visto che dopo averci tolto tanta natura la strada riporta irrimediabilmente sulla Statale Adriatica poco oltre il quartiere.

Alla luce di quanto sopra chiediamo quindi l'annullamento della cosiddetta Variante Gimarra che a fronte di una grandissima distruzione ambientale e di un enorme disagio per il quartiere che verrà privato di un prezioso polmone verde che finora ha portato beneficio a tutti, non troverà alcun giovamento da questa strada.

Punto 4.66.2

Sempre la enciclica succitata dice che "è diventato urgente e impellente lo sviluppo di politiche affinché nei prossimi anni l'emissione di anidride carbonica e di altri gas altamente inquinanti si riduca drasticamente, ad esempio, sostituendo i combustibili fossili e sviluppando fonti di energia rinnovabile". Alla luce di questo ci chiediamo se costruire una nuova strada possa far diminuire o piuttosto farà aumentare, come insegnano gli studi in materia, la produzione di sostanze inquinanti. Una città che cerca il Bene Comune non dovrebbe salvaguardare il proprio ambiente e trovare soluzioni al traffico meno impattanti che si conoscono e che già che esistono?

Alla luce di queste considerazioni chiediamo dunque che la cosiddetta Variante Gimarra venga annullata.

Punto 4.66.3

Alla luce del progetto della cosiddetta Variante Gimarra la chiesina vecchia del Carmine verrebbe trasformata in una specie di isolotto sperduto che come naufrago naviga in mezzo ad un soffocante anello stradale, culminante in una rotatoria che ha del blasfemo per un santuario meta di religiosità e culto affezionato alla Madonna. La chiesa soffocherà definitivamente rendendo difficile o forse impossibile la fruizione del campetto da parte dei ragazzi che lo raggiungono a piedi o in bici, unica struttura ludica di questa parte del quartiere a loro disposizione. Se nostri ragazzi vogliono divertirsi a giocare in libertà, unica possibilità è il campetto dietro la chiesa vecchia del Carmine.

Ora ci volete togliere pure quello? Nei pressi anche u

Da tenere presente che a tutt'oggi e con la bella stagione parecchie attività pastorali con bambini e ragazzi della parrocchia sono effettuate nell'area tra il campetto, la chiesa e la canonica. Una volta che la strada fosse realizzata, quale famiglia sarà felice di mandare i figli a fare attività di qualunque genere in questa specie di isolotto in mezzo al traffico? Potranno più bambini e ragazzi andare da soli in un posto dove le auto e il traffico anche pesante la faranno da padroni?

Alla luce di queste considerazioni chiediamo pertanto che la cosiddetta Variante Gimarra venga annullata

Punto 4.66.4

Dobbiamo inoltre segnalare che i locali della vecchia canonica sono adibiti al servizio Caritas (servizio che non è possibile effettuare presso la nuova chiesa per mancanza di spazi), servizio che attualmente supporta 30 famiglie, composte da persone che vengono a ritirare gli aiuti giungendovi in gran parte a piedi o con le biciclette. Il progetto non sembra tenere conto di questi disagi che ricadono su persone già molto svantaggiate.

Alla luce di queste considerazioni pertanto si chiede l'annullamento della cosiddetta Variante Gimarra

Deduzione

Punto 4.66.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.66.2

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.66.3 e Punto 4.66.4

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria per l'innesto con via del Carmine ma in posizione decentrata rispetto alla via stessa, spostata verso sud in modo tale da non creare interferenze con il sagrato e la parte antistante la chiesa, inoltre è prevista la chiusura al traffico di una delle due vie che attualmente sono tangenti la chiesa.

Particolare attenzione verrà posta agli attraversamenti di pedoni e ciclisti in modo tale che gli stessi avvengano nella maggior sicurezza.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

96. OSSERVAZIONE n. 4.67) p.g. n. 42781 del 29/04/2023 proposta da Bolognini Lorenzo

L'osservazione si compone di 10 punti tutti riconducibili ad alcuni dei punti trattati dall'osservazione **4.65**) p.g. n. 42778 del 28/04/2023, alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

97. OSSERVAZIONE n. 4.68) p.g. n. 42805 del 29/04/2023 proposta da Pedini Michele

Richiesta / sintesi della richiesta:

Precisa che non e' assolutamente d'accordo sulla realizzazione, e questo è stato detto in diverse riunioni che si sono tenute a tal proposito ed in particolare nella riunione tenutasi a fine agosto 2022 al centro civico Gimarra / club anziani Gimarra spiegandone le ragioni senza possibilità di una interpretazione diversa: distruzione di una zona atletica come la pista Zengarini a causa di un inquinamento per le polveri sottili e per l'acustica distruzione di una zona a valore faunistico e complicazioni per le eventuali inondazioni (come successo in passato con gravissimi danni alla popolazione) per il torrente Arzilla (vorrei ricordare l'alluvione del novembre 1979 dove sia la zona Arzilla e la Gimarra sono finite sotto un metro e mezzo di acqua nelle case) distruzione delle colline zona carmine e zona s. Biagio di un paesaggio che è un patrimonio di tutta Fano (e quindi non solo delle poche famiglie che ci abitano) paesaggio di alto valore turistico che andrebbe perso per sempre con un danno incalcolabile per tutta la città la strada di Gimarra è un progetto inutile dal punto di vista risolutivo alle motivazioni addotte da chi governa Fano: non risolve il problema del traffico per la città di Fano ma lo sposta solo di 200 metri (circa) non risolve il problema del collegamento della città di Fano con la città di Pesaro non risolve e complica il problema della viabilità a Fosso Sejore specialmente in estate le domande sono : perché fare un 'opera estremamente costosa che aggrava tutte le problematiche esposte sopra ? perché chi ci governa è insensibile alle rimostranze dei cittadini ? perché chi ci governa non si ricorda che poi sono i cittadini che esprimono le loro insoddisfazioni alla resa dei conti ? perché chi ci governa non tiene conto dei cambiamenti climatici ? perché chi ci governa non tiene conto del mantenimento della natura che ci circonda ? perchè chi ci governa, non fa' come un "buon padre di famiglia" e spende i soldi nel modo più utile per la cittadinanza, e dà precedenza ed investe su opere più necessarie ed urgenti: tipo la zona porto che è devastata tipo l'aeroporto che è rimasto ai tempi della guerra tipo le terme di Carignano che erano necessarie alla salute di tutti e sono chiuse da un decennio tipo la pulizia del fiume Metauro e del torrente Arzilla tipo le strade che sono un colabrodo tipo la ex caserma militare che è un bene non sfruttato tipo l'ospedale dove al pronto soccorso si deve aspettare di morire prima di essere visitati tipo l'ospedale dove molti reparti che erano una eccellenza di Fano sono stati trasferiti a Pesaro o tagliati nell'organico e quindi destinati a morire anche loro, come i cittadini. tipo i servizi che sono estremamente deficitari tipo le fermate del treno in stazione che non esistono più con i collegamenti importanti tipo un a vera strada alternativa che collega Fano con Pesaro (esempio: Fenile - Roccosambaccio - Trebbiantico oppure: complanare all'autostrada tipo la valorizzazione dei litorali (Sassonia, Lido, Gimarra, Torrette, Marotta, Baia del re) prima di spendere le risorse in opere distruttive e sulle quali abbiamo espresso il nostro disaccordo. volete per cortesia tenere conto dei cittadini ed essere sensibili alle rimostranze ? volete per cortesia prendere atto che occupate un posto al servizio del bene cittadino ?

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento

nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

98. OSSERVAZIONE n. 4.69) p.g. n. 42809 del 29/04/2023 proposta da Marcucci Andrea

Richiesta / sintesi della richiesta:

In quanto alla realizzazione della variante Gimarra ci terrei a fare questa osservazione.

Come è stata prevista la messa in sicurezza della zona dove verrà costruita la rotatoria davanti la zona della vecchia chiesa del Carmine? quella è una zona molto frequentata dai bambini, in quanto c'è un campo da calcetto dietro la chiesa e d'estate si svolgono delle attività per i bambini della parrocchia.

Sono stati pensati attraversamenti pedonali adeguati?

Deduzione

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria per l'innesto con via del Carmine ma in posizione decentrata rispetto alla via stessa, spostata verso sud in modo tale da non creare interferenze con il sagrato e la parte antistante la chiesa, inoltre è prevista la chiusura al traffico di una delle due vie che attualmente sono tangenti la chiesa.

Particolare attenzione verrà posta agli attraversamenti di pedoni e ciclisti in modo tale che gli stessi avvengano nella maggior sicurezza.

Proposta: Si ritiene di aver dato risposta all'osservazione

99. OSSERVAZIONE n. 4.70) p.g. n. 42810 del 29/04/2023 proposta da Fratini Daniele Gerardo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Osserva quanto segue: La vallata su cui si inerpica via di Villa San Biagio, da rilevazioni geomap, ha una superficie di 0,64 km quadrati, pari a 64 ettari.

Detta vallata è totalmente agricola ed il deflusso delle acque meteoriche non assorbite dal terreno, non avviene mediante un corso d'acqua naturale e/o demaniale, come avviene più a sud col torrente Arzilla e più a nord col fosso all'altezza dell'Hotel "Riviera". Il deflusso delle acque meteoriche della Vallata di San Biagio, ovvero quella posta nel mezzo della realizzanda opera, avviene attraverso un fosso vicinale realizzato e/o modificato per opera dell'uomo, con un percorso che presenta anche angoli retti al fine di seguire i confini delle limitrofe proprietà ed in massima parte è stato interrato nella zona urbanizzata del quartiere di Gimarra posto più a valle.

Già ora, con la destinazione totalmente agricola della suddetta vallata, e quindi con la massima permeabilità nei confronti delle acque meteoriche, l'acqua piovana in occasioni di piogge consistenti come quella recente dei giorni 1 e 2 marzo 2023, scorre a regime torrenziale lungo la Via San Biagio come documentato dalle allegate foto reperite per quell'evento sui social locali, fino ad allagare tutta la zona antistante il nuovo centro di quartiere appena realizzato dal Comune.

Già in anni passati, in occasione di piogge abbondanti, l'acqua proveniente dalla suddetta vallata scendeva lungo tutta la via San Biagio fino ad allagare, ed interrompere la percorribilità, della sottostante Statale 16.

Con il completamento della interquartieri si andrebbero ad impermeabilizzare o quantomeno rendere meno permeabili, ulteriori 20.000 - 40.000 metri quadri, tenendo conto delle superfici asfaltate, delle cunette cementate e delle scarpate, in rilievo o in trincea, che per effetto della maggiore pendenza tendono a far defluire l'acqua meteorica, impedendone l'assorbimento da parte del terreno come avviene ora.

Considerato il già delicato equilibrio idraulico attuale, tale da non sostenere all'attualità un normale deflusso delle acque meteoriche in occasione di eventi eccezionali sempre più frequenti, come documentato dalle foto allegate, con la realizzazione della nuova arteria, tale precario equilibrio idraulico andrebbe ad essere irrimediabilmente compromesso.

Mi spiego meglio. Con il deflusso incontrollato delle acque meteoriche che interesserebbe via San Biagio, ed altre vie limitrofe, l'acqua oltre ad allagare le proprietà private, allagherebbe la Statale 16 ed anche tutta la zona bassa di Gimarra, creando un nuovo caso "Rio Crinaccio" che tanto ha interessato i cittadini di Ponte Sasso.

L'acqua andrebbe a riempire attraverso le caditoie stradali anche la rete fognaria di Gimarra con il risultato di procurare oltre che danni ai privati cittadini, di vanificare altresì gli effetti della vasca di raccolta delle acque reflue realizzata dall'Aset in località Arzilla.

Pertanto chiedo agli Enti preposti, anche nel quadro di queste valutazioni di impatto idraulico dell'opera rispetto al sistema fognario del quartiere di Gimarra, che l'opera in questione non venga realizzata.

Deduzione

Tali tematiche sono state affrontate dal progetto, che è stato sottoposto all'esame della Regione Marche Genio civile Marche, competente per materia, ed ha ottenuto parere favorevole ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 (compatibilità geomorfologica) e dell'art. 10 della L.R. 22/2011 (compatibilità idraulica delle trasformazioni territoriali). Si riporta il seguente stralcio (parere acquisito con p.g. 5456 del 18/01/2023):

“Per quanto sopra considerato, a conclusione dell'istruttoria si esprime parere favorevole in ordine alla compatibilità della variante urbanistica proposta con le condizioni geomorfologiche del territorio, ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/01, comprensivo degli accertamenti previsti dal documento tecnico approvato con D.G.R. 53/2014, in applicazione dell'art. 10 della L.R. Marche 22/2011, con le indicazioni e nel rispetto delle prescrizioni riportate nel seguito:

1. A supporto della successiva fase di progettazione delle opere andrà elaborato uno studio geologico-geomorfologicogeotecnico e sismico di dettaglio, nel rispetto delle normative vigenti e delle indicazioni già fornite nella fase di scoping del procedimento di VAS riguardante la variante in argomento, con particolare riferimento alle disposizioni recate dal D.M. 17/01/2018 “Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni” e relativa Circolare n. 7 C.S.LL.PP. del 21/01/2019.

2. Ai fini della formulazione del parere vincolante di questa Autorità Idraulica, previsto per gli interventi consentiti in linea teorica all'interno degli ambiti inondabili perimetrati nel PAI, ai sensi dell'art. 7 comma 6 lett. b) e art. 9 comma 1 lett. i) delle Norme di Attuazione del PAI Marche, nonché del provvedimento autorizzativo ai fini idraulici per interferenze delle lavorazioni/opere con il corso d'acqua demaniale o da eseguirsi nelle fasce di servitù idraulica, ai sensi del RD 523/1904 “Testo unico sulle opere idrauliche”, dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti la compatibilità idraulica, come peraltro specificato negli elaborati forniti, con i seguenti contenuti:

- andrà prodotto lo studio previsto dalle Norme di Attuazione del PAI, teso a valutare la compatibilità delle opere in progetto con la specifica pericolosità a cui verranno esposte, ovvero la loro sostenibilità in termini economici in prospettiva di possibili danneggiamenti, anche attraverso l'individuazione di eventuali misure di mitigazione del rischio/esposizione che ne garantiscano la durabilità. Andrà inoltre considerata la reciproca interazione dell'intervento con i manufatti e le aree adiacenti, dimostrando quantomeno il non aggravamento delle attuali condizioni di rischio idraulico. A tale scopo andrà eseguita una modellazione idraulica (mono e/o bidimensionale, sviluppata a moto permanente e/o vario) prendendo in esame un tratto significativo del corso d'acqua in questione, in modo che le condizioni al contorno applicate non influenzino i risultati per la zona in esame; le valutazioni dovranno essere svolte nelle condizioni ante e post-intervento, considerando per il torrente Arzilla la portata associata a TR 200 anni. La schematizzazione geometrica da utilizzare nella modellazione idraulica dovrà basarsi su un rilievo topografico di dettaglio dell'area in cui verrà ubicato l'attraversamento, nello stato di fatto e di progetto (planimetrie e profili), individuando i caposaldi di appoggio utilizzati.

3. In ordine agli esiti del previsto studio idrologico-idraulico il progetto dell'opera di

attraversamento dovrà conformarsi ai criteri generali e alle indicazioni tecniche contenute nel D.M. 17 gennaio 2018-Norme Tecniche per le Costruzioni, con particolare riferimento al Capitolo 5. Ponti, punto 5.1.2.3. Compatibilità idraulica, come esplicitato dalla circolare applicativa, per quanto concerne nello specifico il franco minimo di 1,5 m tra il livello di massima piena per TR 200 anni e l'intradosso della nuova struttura, considerando altresì le seguenti indicazioni:

- Si ribadisce in linea generale che allo scopo di evitare riduzioni dell'attuale sezione idraulica del corso d'acqua o determinare con l'insediamento delle rampe limitazioni alle aree di naturale laminazione delle piene, andrà privilegiata una soluzione progettuale che tenda ad interferire il meno possibile con l'alveo del corso d'acqua, definito dalle NTC 2018 come la sezione occupata dal deflusso della portata di piena associata al TR 200 anni, ponendo le opere all'esterno della proprietà demaniale e salvaguardando le fasce di pertinenza idraulica.

- Richiamato quanto esposto nelle considerazioni istruttorie circa le variazioni apportate alla soluzione sottoposta alla scrivente struttura dal Comune di Fano (prot. 104744 del 03/11/2022), per il tratto comune ai due tracciati, e valutata positivamente per gli aspetti idraulici nella nota prot. reg. 1486001 del 02/12/2022, si ritiene opportuno privilegiare il posizionamento del viadotto e delle spalle in modo da limitare le interferenze con le aree inondabili, anche al fine di salvaguardare dette opere da possibili evoluzioni della sponda.

- Per proteggere le sponde, le spalle, le pile e il rilevato alla base dell'infrastruttura andranno comunque previsti appropriati interventi antierosione, ricorrendo preferibilmente alla messa in opera di massi calcarei, dimensionati sulla base degli eventi di piena duecentennale.

4. L'andamento planimetrico dell'infrastruttura nella sua versione definitiva dovrà essere chiaramente trasposto sia su rilievo topografico che su mappa catastale, individuando le superfici oggetto di occupazione appartenenti al Demanio Pubblico -Ramo Idrico, il limite dell'area di esondazione delimitata dal PAI e quella risultante dalle modellazioni idrauliche.

5. In relazione alla variazione di permeabilità conseguente al futuro assetto delle aree interessate dalle opere, andranno progettate in dettaglio le misure compensative rivolte al perseguimento dell'invarianza idraulica della trasformazione del suolo (comma 3, art.10, L.R. 22/2011), dimostrando il soddisfacimento del volume di accumulo ed il rispetto della portata massima allo scarico, secondo le disposizioni per la specifica classe di intervento, di cui al Titolo III dei criteri tecnici (art.10, comma 4, della L.R. 22/2011), approvati con D.G.R. 53/2014. Al riguardo si rammenta che in base agli stessi criteri l'accertamento in ordine all'applicazione delle disposizioni rivolte al perseguimento dell'invarianza idraulica spetta all'Ente competente al rilascio del titolo abilitativo ad attività di trasformazione, comportante variazione della permeabilità superficiale.

6. Sarà inoltre necessario prevedere la modellazione idrologico-idraulica della rete di drenaggio delle acque meteoriche dell'infrastruttura preferibilmente in funzione di tempi di ritorno a carattere eccezionale, prevedendo anche adeguati fossi di guardia a lato del tracciato stradale per garantire la continuità idraulica, con puntuale individuazione dei punti di recapito.

7. Per la progettazione dei manufatti di recapito della rete di drenaggio delle acque di piattaforma nei corpi idrici demaniali, si dovrà tener conto di quanto sottoelencato:

- la sponda dovrà essere protetta dall'azione di ruscellamento, tramite la posa in opera di materiale antierosivo integrato nel profilo di sponda, con l'eventuale estensione del rivestimento sul fondo e sulla scarpata opposta;

- il collettore non dovrà prolungarsi all'interno nell'alveo, ciò al fine di evitare riduzioni della sezione di deflusso e lo sviluppo di erosioni;

- la condotta andrà inoltre orientata, per quanto possibile, in favore della corrente;

- andrà verificata la capacità ricettiva del corso d'acqua ricevente, mettendo in atto all'occorrenza misure atte a non arrecare danno alle proprietà contermini."

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

100. OSSERVAZIONE n. 4.71) p.g. n. 42811 del 29/04/2023 proposta da Fabbri Luca

La presente osservazione è identica all'OSSERVAZIONE n. 2.9) presentata in data 14/02/2023 p.g. n. 15625 dallo stesso Fabbri Luca, si rimanda alla controdeduzione ivi contenuta.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

101. OSSERVAZIONE n. 4.72) p.g. n. 42813 del 29/04/2023 proposta da Vitali Leonardo

Richiesta / sintesi della richiesta:

Trasmette le osservazioni di cui all'oggetto:

Punto 4.72.1

1) inutilità della strada: la strada percorre un tratto così breve da non risolvere in nessun caso il problema del traffico:

- la costruzione della strada è un vero e proprio scempio paesaggistico e naturalistico, che non raggiunge l'obiettivo di riduzione del traffico, obiettivo che il comune di Fano si è letteralmente inventato quando è venuto meno il vero obiettivo, al quale era subordinata la richiesta di fondi pubblici, ovvero la realizzazione del nuovo ospedale unico marche nord;

la strada infatti violenta e deturpa una delle zone di verde più belle del litorale marchigiano per poco più di 3 km, per poi ricollegarsi alla nazionale (litoranea Fano Pesaro), in cui le auto saranno imbottigliate peggio di prima.

chiedo quindi che la strada non sia realizzata per mancanza assoluta di "pubblica utilità".in subordine chiedo precise motivazioni a sostegno della "pubblica utilita' " dell'opera.

Punto 4.72.2

2) soppressione di un pozzo: da progetto, la strada passerebbe sul pozzo di mia proprietà, costruito con amore e lungimiranza dai miei progenitori, impedendomi di irrigare i miei terreni nonché di abbeverare e custodire i miei animali da cortile.

In questo periodo di scarsità di risorse idriche e di attenzione all'acqua come bene primario un pozzo assume un valore inestimabile che non può essere sacrificato a cuor leggero. Chiedo quindi che la variante Gimarra venga annullata e in subordine che il tracciato della strada sia modificato per consentirmi pieno accesso al pozzo di proprietà ed utilizzo a scopo irriguo; in alternativa che il pozzo sia ricostruito perfettamente funzionante, a spese del comune, in luogo facilmente accessibile dai proprietari.

Punto 4.72.3

3) divisione della proprietà in due lotti: il passaggio della strada taglierebbe in due il mio attuale lotto di terreno agricolo, impedendomi di accedere al lotto oltre la strada stessa.

Mi rifiuto anche solo di pensare di attraversare la strada, rischiando ogni volta la vita, per raggiungere l'altra parte del mio terreno.

Chiedo quindi che la variante Gimarra venga annullata e in subordine che il comune indichi la soluzione tecnica, da realizzare a sue spese, perché io possa accedere al lotto che risulterà separato dal primo a causa del passaggio della strada.

Deduzione

Punto 4.72.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022. La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.72.2 e Punto 4.72.3

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

102. OSSERVAZIONE n. 4.73) p.g. n. 42816 del 29/04/2023 proposta da Cetrone Guglielmo

Richiesta / sintesi della richiesta:

In primo luogo voglio evidenziare che non ritengo idonea la soluzione di attribuire alla strada interquartieri il ruolo di infrastruttura di collegamento con la città di Pesaro; questo perché in mancanza di una soluzione alternativa in corrispondenza della rotatoria di Belgatto, dove attualmente termina la viabilità realizzata come opera compensativa della terza corsia dell'autostrada A14, il traffico di attraversamento della città proveniente da sud, dalla valle del Metauro e dall'autostrada e diretto verso Pesaro, sarà portato sull'interquartieri attraverso il collo di bottiglia di via della Trave. Già attualmente la strada interquartieri mostra di non essere adeguata a sopportare livelli di traffico elevati e per avere conferma è sufficiente osservare le lunghe code che si formano negli orari di entrata e di uscita delle scuole del quartiere Poderino.

Fatta questa necessaria premessa voglio focalizzare l'attenzione sull'intersezione della strada interquartieri con la via della Trave che, come accennato, diventerà un nodo nevralgico per l'immissione del traffico di attraversamento sull'interquartieri in direzione Pesaro.

Si tratta di un aspetto sottovalutato a livello progettuale e poco approfondito nelle presentazioni che sono state fatte alla cittadinanza.

Una soluzione progettuale prevedeva una rotatoria che si è rivelata non realizzabile per gli spazi disponibili ed il disallineamento tra i corridoi presenti prima e dopo l'intersezione con via della Trave.

La più recente soluzione progettuale presentata prevede l'obbligo di svolta a destra per l'immissione sull'interquartieri dei veicoli in transito su via della Trave e provenienti dalle due direzioni.

Si tratta di una soluzione impraticabile per i seguenti motivi:

- il traffico di attraversamento proveniente dalla rotatoria di Belgatto, già portato nell'imbutto di via della Trave, per immettersi nell'interquartieri in direzione Pesaro deve comunque dirigersi verso la rotatoria di via Aldo Moro per poi effettuare l'inversione di marcia;
- i veicoli provenienti nell'altra direzione sono costretti ad immettersi nell'interquartieri, anche se devono proseguire verso Belgatto/Fenile ed effettuare l'inversione di marcia in corrispondenza di una successiva rotatoria;
- si realizza un'intollerabile cesura del quartiere Trave e della sua viabilità principale;
- si creano condizioni di pericolo per l'attraversamento dell'interquartieri da parte di pedoni e di ciclisti in corrispondenza delle immissioni obbligatorie dei veicoli che transitano su via della Trave.

Sulla base delle motivazioni riportate è possibile valutare come l'intersezione dell'interquartieri con via della Trave non funzioni dal punto di vista della viabilità in particolare per la gestione del traffico di attraversamento da convogliare in direzione Pesaro.

In considerazione delle criticità rilevate si ritiene che l'unica soluzione progettuale effettivamente praticabile sia quella che originariamente prevedeva il sottopasso dell'interquartieri in corrispondenza dell'intersezione con via della Trave.

Si tratta di una soluzione che presenta i seguenti vantaggi:

- risolve le criticità della viabilità nell'intersezione a raso;
- garantisce la continuità di via della Trave e della funzione di collegamento all'interno del quartiere;
- prolungando il sottopasso oltre l'intersezione con via della Trave fino al termine dell'area di parcheggio attualmente presente è possibile salvaguardare il parcheggio utilizzato intensivamente dai residenti e preservare le abitazioni circostanti dall'inquinamento, dal rumore e dal degrado imposto dall'installazione di eventuali barriere acustiche.

In conclusione delle presenti osservazioni SI CHIEDE

- in primo luogo di ripensare la viabilità di collegamento in direzione Pesaro a partire dalla rotatoria di Belgatto con soluzioni progettuali che evitino al traffico di attraversamento di rientrare nel centro abitato in corrispondenza di punti già critici con gli attuali livelli di traffico; in questo modo si ottiene come effetto quello di scaricare dal traffico di attraversamento il centro e l'arteria stradale di collegamento verso Pesaro che a questo punto può assolvere la funzione di collegamento locale per gli abitanti del quartiere Gimarra;
- in secondo luogo, qualora dovesse essere confermata la soluzione progettuale della strada interquartieri, che in corrispondenza dell'intersezione con via della Trave sia previsto il sottopasso secondo le indicazioni riportate in precedenza.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

L'intersezione di via della Trave con la nuova infrastruttura, data l'esiguità degli spazi, viene risolta dal PFTE mediante svolta obbligatoria destrorsa, considerata dai progettisti come la migliore soluzione, anche in termini di sicurezza della circolazione.

Particolare attenzione verrà posta agli attraversamenti di pedoni e ciclisti in modo tale che gli stessi avvengano nella maggior sicurezza.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

103. OSSERVAZIONE n. 4.74) p.g. n. 42818 del 29/04/2023 proposta da Carotti Anna

Richiesta / sintesi della richiesta:

La tutela dell'ambiente fa ora parte della costituzione.

Con l'entrata in vigore di queste modifiche costituzionali mi sarei aspettata una vigilanza più attenta da parte della Soprintendenza delle Marche per la tutela del paesaggio.

Invece non ho trovato nessun riferimento al dettato costituzionale in questa variante; anzi ritengo che questa proposta di variante possa essere intesa come una vera e propria circonvallazione dentro la nostra città, la quale attraversa e deturpa in maniera gravissima alcune zone sottoposte a vincoli ai sensi del d.m. 25/08/1965 che ha dichiarato di notevole interesse pubblico la zona a nord del torrente Arzilla sino al fosso Sejore. già nella seduta del 12 giugno 1991 il consiglio comunale di Fano, approvando con deliberazione n. 160 lo statuto comunale della nostra città, ha dimostrato una

lungimiranza in tema ambientale in riferimento all'art. 9 assetto del territorio:

1. il Comune riconosce i valori ambientali e paesaggistici del territorio con l'assieme del suo patrimonio archeologico, storico ed artistico come beni essenziali della comunità e ne assume la tutela come obiettivo primario della propria azione amministrativa.

2. il Comune, attraverso la pianificazione territoriale, promuove un armonico assetto urbano e la qualificazione degli insediamenti civili, produttivi e commerciali, garantendo il rispetto dei valori ambientali e paesaggistici del territorio.

Con queste brevi considerazioni, supportate da studiosi del diritto costituzionale, vorrei inculcare negli amministratori fanesi l'amore per il nostro territorio ed il rispetto delle leggi vigenti per la tutela dell'ambiente con un particolare e accorato richiamo alla responsabilità verso le generazioni future.

In conclusione, la proposta presentata rappresenta il più grave scempio paesaggistico, naturalistico ed ambientale per la città di Fano, che viola i principi fondamentali riconosciuti dagli art. 9 e 41 della nostra costituzione, nonché violazione anche dell'art. 9 dello statuto comunale.

Pertanto chiede l'annullamento della variante Gimarra per vizio di illegittimità e propone lo studio di altre soluzioni meno impattanti per il nostro territorio, in ossequio al dettato costituzionale che è prevalente alle altre norme.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

104. OSSERVAZIONE n. 4.75) p.g. n. 42821 del 29/04/2023 proposta da Colucci Antonio

Richiesta / sintesi della richiesta:

Con questa mia voglio manifestare la mia opinione contraria e quindi chiedo di annullare la cosiddetta "variante Gimarra".

Sarebbe un danno irrimediabile e ingiustificato ad una zona paesaggistica fra le più belle della nostra città .

Sarebbe una grave offesa al nostro territorio, già altre volte aggredito dalla poca lungimiranza di chi ha governato nel passato. non rendetevi responsabili di questa ulteriore macchia, contraria ad ogni sensibilità ambientale, oggi cosa ampiamente diffusa fra la nostra popolazione e di cui, come centro sinistra, vi fate garanti in ogni campagna elettorale.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento

nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

105. OSSERVAZIONE n. 4.76) p.g. n. 42879 del 02/05/2023 proposta da Fraternali Patrizia (Osservazione pervenuta in data 01/05/2023 in perenzione dei termini)

Richiesta / sintesi della richiesta:

Integra quanto già dichiarato con la sua osservazione acquisita al p.g. n. 43239 del 02/05/2023:
Premesso che considero il tracciato del completamento strada interquartieri, un tracciato che stravolgerà un habitat di interesse generale e che nessuna mitigazione/compensazione potrà ripagare il danno che si verrà a creare; premesso che confermo il grosso errore dell'attraversamento su via Trave; chiedo perché continuare ad ipotizzare un tratto di tracciato che colleghi la rotatoria realizzata nei pressi di via della Fornace nell'ambito dello stralcio del secondo tratto, con la prevista rotatoria di via Frusaglia passando nei pressi di via del Torrente, con attraversamento/sbarramento di via della Trave, stravolgendo l'ambiente generale con notevoli impatti ambientali? perché non utilizzare, quando invece esiste già il tratto di interquartieri di via Aldo Moro che confluisce nella rotatoria di via Liguria e prosegue già fino alla rotatoria dell'inizio di via Frusaglia?
da qui, siamo già sulla via Frusaglia esistente e ci si collega quindi alla rotatoria (prevista nel tracciato di completamento di cui si sta trattando), vicina ai campi da baseball per intenderci. In questo modo sarebbe tutto più semplice, la soluzione sarebbe molto più economica, si risparmierebbe tanto denaro perché tante infrastrutture già esistono e perché andrebbe realizzato ex novo un tratto assai più breve ed economico.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

106. OSSERVAZIONE n. 4.77) p.g. n. 42879 del 02/05/2023 proposta da De Vito Saula

Tale osservazione riprende alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

107. OSSERVAZIONE n. 4.78) p.g. n. 42964 del 02/05/2023 proposta da Morenzetti Francesca

Richiesta / sintesi della richiesta:

Il quartiere di Gimarra necessita di un collegamento adeguato allo sviluppo della zona. Ciò non

giustifica la devastazione che pare si intenda compiere nella zona e a discapito di un'area molto bella e tra i pochi luoghi decenti rimasti nel Comune.

Strade già ce ne sono; si usino e si allarghino quelle per collegare il quartiere, senza devastare le colline.

Come collegamento a Pesaro la variante non ha senso.

Per questi motivi, chiede di annullare la variante in oggetto.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

108. OSSERVAZIONE n. 4.79) p.g. n. 42997 del 02/05/2023 proposta da Meloni Fraternali Paola

Richiesta / sintesi della richiesta:

Nella delibera approvata con le linee programmatiche dalla giunta Seri, al n. 7 si legge che i 20 milioni del cipe saranno utilizzati per la realizzazione di un lotto funzionale per collegare l'interquartieri al nuovo casellino di Fenile e/o ad una futura strada (Fenile-Muraglia) di collegamento con Pesaro-proseguimento interquartieri fino a via Morganti, utilizzando i 20 milioni di euro di cui al protocollo sanita' stipulato con la regione Marche.

Gli ultimi sviluppi dati dal comune a questo finanziamento prevedono invece che esso sia destinato a finanziare la variante di collegamento della strada interquartieri vs la statale Adriatica, passando per la zona Gimarra/torrente Arzilla, con conseguente devastazione di questa parte di città, molto bella paesaggisticamente e polmone verde indispensabile.

Fano è una città turistica come poche, anche perché unisce la storia rappresentata dai suoi monumenti con la bellezza dei dintorni paesaggistici, senza dimenticare il mare.

Le colline che la circondano, con gli squarci panoramici sulla città e sul mare, sono una attrattiva potente sia per i fanesi che per gli ospiti.

Violentare questa realtà è una profonda ferita di cui mai una giunta dovrebbe rendersi responsabile.

Pertanto si chiede l'annullamento della variante Gimarra con anche l'eliminazione dal PRG del tratto dalla rotatoria Aldo Moro alla statale Adriatica.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

109. OSSERVAZIONE n. 4.80) p.g. n. 43001 del 02/05/2023 proposta da Tonucci Faustina

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.80.1–Terreno argilloso e franabile

Considerando la zona dove è prevista la costruzione dell'interquartieri e accedendo ai dati del Geoportale Nazionale, si evince come il percorso previsto entri in una zona caratterizzata da terreno fortemente argilloso con specifiche attenzioni in fase di qualsiasi costruzione artificiale che si traducono in una richiesta finanziaria molto alta e fuori ogni ragionevole costi/benefici e in alcuni casi in situazioni non risolvibili. Dal sito si vede poi come la strada passi ESATTAMENTE SOPRA due zone (macchie arancioni) che il Geoportale nazionale e quindi lo stato e la regione, etichettano come fortemente suscettibili a frane da scivolamento rotazionale e quindi NON EDIFICABILI!

Questa analisi tramite software "Qgis", che sono riuscita a farmi fare da mio figlio con una semplice laurea base in Scienze e tecnologie agrarie, viene fatta ogni volta che si preveda un intervento sul territorio, proprio per evitare zone come queste, trovando soluzioni che comportino un esborso economico minore e un impatto minimo sull'ambiente; mi chiedo come mai su questo progetto le criticità non vengono riscontrate, o se fatto, lo è in maniera da minimizzare il tutto per poter trovare ogni appiglio per poter procedere.

Punto 4.80.2– impatto distruttivo ambientale delle colline.

L'impatto ambientale sulle colline sovrastanti Gimarra è talmente scontato che basti pensare a tutti gli studi che sono stati fatti vedere durante la presentazione dei progetti. Studi su studi per poter mitigare la distruzione di questo paesaggio che da soli bastano a far capire che il problema c'è e anche bello e grosso.

Nei progetti da voi presentati, si è cercato di trovare delle soluzioni per poterlo ridurre il più possibile mettendone in campo alcune che richiedano un impegno gigantesco di lavoro e di risorse ma che in ogni modo non basteranno mai a salvaguardare questi luoghi. Non si capisce come possa la Sovrintendenza far passare un progetto così devastante quando invece una qualsiasi abitazione in loco deve sottostare a ristrettissimi vincoli paesaggistici.

Punto 4.80.3– Criticità nuovo ponte sul torrente Arzilla

La realizzazione di un nuovo ponte sul torrente Arzilla, oltre a comportare delle enormi criticità come esposte al punto 1, ha anche un impatto ambientale e distruttivo di un paesaggio che, invece, si dovrebbe sfruttare per la sue bellezze anche a seguito del recente progetto "Scopri Fano Outdoor" che l'assessore al turismo ha da poco pubblicizzato: lungo il suo tragitto esiste già un sentiero naturalistico di circa 1 km con elementi attrattivi per gli amanti della natura e gli sportivi della corsa e della bicicletta; apripista ideale per la creazione di un futuro Parco Naturale Fluviale della Foce dell'Arzilla che iniziando da pochi metri dal mare arriva, allo stato attuale, fino a Ponte Mimmo. La realizzazione del ponte previsto dal progetto dell'interquartieri distruggerà ogni possibile utilizzo di questo luogo, attuale e futuro.

Per cercare di evitare ogni possibile alluvione causata da eventi atmosferici imprevisti, ma senza nessuna sicurezza di riuscirci(vedi fiume Misa),è stato previsto la realizzazione di un ponte sproporzionato sia in relazione al luogo che alle risorse economiche, tanto che il Comune di Fano ha deciso di finanziare parte dell'opera con aggravio sul bilancio comunale. Senza considerare che la stessa costerà molto di più di quanto stabilito, basti vedere le stime dei calcoli che girano tra i vari tecnici (non comunali).

Ricordo che parte dello stesso è finanziato da noi cittadini, che tra le altre tasse pagano anche l'aliquota massima, decisa dal comune,per l'IMU. Se vi avanzano delle risorse,riducete l'aliquota e smettete di sprecare i "nostri soldi"per progetti che volete realizzare solo per impuntature politiche.

Si potrebbe evitare la realizzazione di un nuovo ponte sull'Arzilla proseguendo con la strada chiusa che si trova alla prima uscita della rotatoria, loc. Belgatto, che da via Trave prosegue verso il quartiere Fenile, realizzata da poco tempo in collegamento con la Flaminia (Vigili del fuoco). Se il vero obiettivo dell'amministrazione comunale (ormai ben chiaro a tutti) è quello di voler arrivare fino al quartiere Gimarra, si può far proseguire quel troncone, realizzato ma che finisce dopo pochi metri, non coinvolgendo il torrente Arzilla e proseguendo in maniera trasversale rispetto alla collina in modo da comprometterla il meno possibile.

Punto 4.80.4 – Vicinanza polo sportivo della Trave.

La realizzazione di una strada come l'interquarieri a ridosso di un polo sportivo come quello della Zengarini, circuito Marconi, è un'assurdità su tutti i punti di vista:

a. dell'inquinamento atmosferico; proprio in un luogo dove sportivi e non, si recano per le loro attività ricreative, si troveranno a respirare lo smog della nuova strada; la cosa è un'assurdità solo a pensarla, realizzarla è pura follia.

b. Progettualità futura; con la realizzazione della nuova strada si chiuderà ogni possibilità per ampliare il polo stesso con nuove attività sportive. Proprio un mese fa sono partiti i lavori, pubblicizzati dall'assessore, per riadeguare la geometria del perimetro del Campo di Baseball, in modo d'avere le giuste dimensioni per ospitare competizioni Regionali e Nazionali. E' questo un esempio di ampliamento che in futuro potrebbe essere impedito.... per poi chiedersi anche: quante squadre saranno interessate a partecipare ad eventi sportivi in prossimità di una strada del genere?

Deduzione

Punto 4.80.1–Terreno argilloso e franabile e Punto 4.80.3– Criticità nuovo ponte sul torrente Arzilla

Tali tematiche sono state affrontate dal progetto, che è stato sottoposto all'esame della Regione Marche Genio civile Marche, competente per materia, ed ha ottenuto parere favorevole ai sensi dell'art. 89 DPR 380/2001 (compatibilità geomorfologica) e dell'art. 10 della L.R. 22/2011 (compatibilità idraulica delle trasformazioni territoriali). Si riporta il seguente stralcio (parere acquisito con p.g. 5456 del 18/01/2023):

“Per quanto sopra considerato, a conclusione dell'istruttoria si esprime parere favorevole in ordine alla compatibilità della variante urbanistica proposta con le condizioni geomorfologiche del territorio, ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/01, comprensivo degli accertamenti previsti dal documento tecnico approvato con D.G.R. 53/2014, in applicazione dell'art. 10 della L.R. Marche 22/2011, con le indicazioni e nel rispetto delle prescrizioni riportate nel seguito:

1. A supporto della successiva fase di progettazione delle opere andrà elaborato uno studio geologico-geomorfologicogeotecnico e sismico di dettaglio, nel rispetto delle normative vigenti e delle indicazioni già fornite nella fase di scoping del procedimento di VAS riguardante la variante in argomento, con particolare riferimento alle disposizioni recate dal D.M. 17/01/2018 “Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni” e relativa Circolare n. 7 C.S.LL.PP. del 21/01/2019.

2. Ai fini della formulazione del parere vincolante di questa Autorità Idraulica, previsto per gli interventi consentiti in linea teorica all'interno degli ambiti inondabili perimetrati nel PAI, ai sensi dell'art. 7 comma 6 lett. b) e art. 9 comma 1 lett. i) delle Norme di Attuazione del PAI Marche, nonché del provvedimento autorizzativo ai fini idraulici per interferenze delle lavorazioni/opere con il corso d'acqua demaniale o da eseguirsi nelle fasce di servitù idraulica, ai sensi del RD 523/1904 “Testo unico sulle opere idrauliche”, dovranno essere approfonditi gli aspetti inerenti la compatibilità idraulica, come peraltro specificato negli elaborati forniti, con i seguenti contenuti:

- andrà prodotto lo studio previsto dalle Norme di Attuazione del PAI, teso a valutare la compatibilità delle opere in progetto con la specifica pericolosità a cui verranno esposte, ovvero la loro sostenibilità in termini economici in prospettiva di possibili danneggiamenti, anche attraverso l'individuazione di eventuali misure di mitigazione del rischio/esposizione che ne garantiscano la durabilità. Andrà inoltre considerata la reciproca interazione dell'intervento con i manufatti e le aree adiacenti, dimostrando quantomeno il non aggravamento delle attuali condizioni di rischio

idraulico. A tale scopo andrà eseguita una modellazione idraulica (mono e/o bidimensionale, sviluppata a moto permanente e/o vario) prendendo in esame un tratto significativo del corso d'acqua in questione, in modo che le condizioni al contorno applicate non influenzino i risultati per la zona in esame; le valutazioni dovranno essere svolte nelle condizioni ante e post-intervento, considerando per il torrente Arzilla la portata associata a TR 200 anni. La schematizzazione geometrica da utilizzare nella modellazione idraulica dovrà basarsi su un rilievo topografico di dettaglio dell'area in cui verrà ubicato l'attraversamento, nello stato di fatto e di progetto (planimetrie e profili), individuando i caposaldi di appoggio utilizzati.

3. In ordine agli esiti del previsto studio idrologico-idraulico il progetto dell'opera di attraversamento dovrà conformarsi ai criteri generali e alle indicazioni tecniche contenute nel D.M. 17 gennaio 2018-Norme Tecniche per le Costruzioni, con particolare riferimento al Capitolo 5. Ponti, punto 5.1.2.3. Compatibilità idraulica, come esplicitato dalla circolare applicativa, per quanto concerne nello specifico il franco minimo di 1,5 m tra il livello di massima piena per TR 200 anni e l'intradosso della nuova struttura, considerando altresì le seguenti indicazioni:

- Si ribadisce in linea generale che allo scopo di evitare riduzioni dell'attuale sezione idraulica del corso d'acqua o determinare con l'insediamento delle rampe limitazioni alle aree di naturale laminazione delle piene, andrà privilegiata una soluzione progettuale che tenda ad interferire il meno possibile con l'alveo del corso d'acqua, definito dalle NTC 2018 come la sezione occupata dal deflusso della portata di piena associata al TR 200 anni, ponendo le opere all'esterno della proprietà demaniale e salvaguardando le fasce di pertinenza idraulica.

- Richiamato quanto esposto nelle considerazioni istruttorie circa le variazioni apportate alla soluzione sottoposta alla scrivente struttura dal Comune di Fano (prot. 104744 del 03/11/2022), per il tratto comune ai due tracciati, e valutata positivamente per gli aspetti idraulici nella nota prot. reg. 1486001 del 02/12/2022, si ritiene opportuno privilegiare il posizionamento del viadotto e delle spalle in modo da limitare le interferenze con le aree inondabili, anche al fine di salvaguardare dette opere da possibili evoluzioni della sponda.

- Per proteggere le sponde, le spalle, le pile e il rilevato alla base dell'infrastruttura andranno comunque previsti appropriati interventi antierosione, ricorrendo preferibilmente alla messa in opera di massi calcarei, dimensionati sulla base degli eventi di piena duecentennale.

4. L'andamento planimetrico dell'infrastruttura nella sua versione definitiva dovrà essere chiaramente trasposto sia su rilievo topografico che su mappa catastale, individuando le superfici oggetto di occupazione appartenenti al Demanio Pubblico -Ramo Idrico, il limite dell'area di esondazione delimitata dal PAI e quella risultante dalle modellazioni idrauliche.

5. In relazione alla variazione di permeabilità conseguente al futuro assetto delle aree interessate dalle opere, andranno progettate in dettaglio le misure compensative rivolte al perseguimento dell'invarianza idraulica della trasformazione del suolo (comma 3, art.10, L.R. 22/2011), dimostrando il soddisfacimento del volume di accumulo ed il rispetto della portata massima allo scarico, secondo le disposizioni per la specifica classe di intervento, di cui al Titolo III dei criteri tecnici (art.10, comma 4, della L.R. 22/2011), approvati con D.G.R. 53/2014. Al riguardo si rammenta che in base agli stessi criteri l'accertamento in ordine all'applicazione delle disposizioni rivolte al perseguimento dell'invarianza idraulica spetta all'Ente competente al rilascio del titolo abilitativo ad attività di trasformazione, comportante variazione della permeabilità superficiale.

6. Sarà inoltre necessario prevedere la modellazione idrologico-idraulica della rete di drenaggio delle acque meteoriche dell'infrastruttura preferibilmente in funzione di tempi di ritorno a carattere eccezionale, prevedendo anche adeguati fossi di guardia a lato del tracciato stradale per garantire la continuità idraulica, con puntuale individuazione dei punti di recapito.

7. Per la progettazione dei manufatti di recapito della rete di drenaggio delle acque di piattaforma nei corpi idrici demaniali, si dovrà tener conto di quanto sottoelencato:

- la sponda dovrà essere protetta dall'azione di ruscellamento, tramite la posa in opera di materiale antierosivo integrato nel profilo di sponda, con l'eventuale estensione del rivestimento sul fondo e sulla scarpata opposta;

- il collettore non dovrà prolungarsi all'interno nell'alveo, ciò al fine di evitare riduzioni della sezione di deflusso e lo sviluppo di erosioni;

- la condotta andrà inoltre orientata, per quanto possibile, in favore della corrente;

- andrà verificata la capacità ricettiva del corso d'acqua ricevente, mettendo in atto all'occorrenza

misure atte a non arrecare danno alle proprietà contermini.”

Punto 4.80.2– impatto distruttivo ambientale delle colline.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell’ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.80.4 – Vicinanza polo sportivo della Trave.

Essendo l’opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) “Strade extraurbane secondarie non comprese nell’allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell’Allegato A2”, la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell’art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all’interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Proposta: L’osservazione è da RESPINGERE

110. OSSERVAZIONE n. 4.81) p.g. n. 43004 del 02/05/2023 proposta da Gaggi Anna

Richiesta / sintesi della richiesta:

Vorrei farvi notare che il patrimonio ambientale, come la collina di Gimarra, può essere una grande risorsa per la nostra città.

Infatti in molte città esistono dei percorsi naturalistici che attraggono turisti e sportivi: Gimarra potrebbe essere infatti un bellissimo percorso naturalistico.

Perciò vi chiedo di riprendere in considerazione il progetto di costruzione di una strada che attraversa la collina e la divide in due.

Tale strada distruggerebbe l’ambiente e non risolverebbe il problema perché arriverebbe solo a metà della meta che vi state proponendo.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni ’60 ad oggi: la “strada interquartieri”, una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l’unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell’ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L’osservazione è da RESPINGERE

111. OSSERVAZIONE n. 4.82) p.g. n. 43013 del 02/05/2023 proposta da Pascucci Laura

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si richiede l’annullamento del progetto per la variante Gimarra in quanto in assoluto contrasto con

quanto previsto e stabilito sin dal 1991 con il progetto “Fano Città dei Bambini” e con quanto dichiarato nel suo programma elettorale dal nostro Sindaco Massimo Seri.

PROGRAMMA ELETTORALE DI MASSIMO SERI E CONSEGUENTE IMPEGNO DELLA GIUNTA COMUNALE.

Punto 4.82.1

Attraverso il suo programma elettorale, il Sindaco Massimo Seri ha puntato a: “perseguire una buona gestione del territorio, avendo sempre attenzione ai suoi valori naturali, fisici, ambientali, paesaggistici, storici, antropici, ecc. Il territorio non è un vuoto da riempire con qualcosa che non c’è. Un campo di grano o un uliveto hanno un valore straordinario e se si occupano con nuove costruzioni sono persi per sempre. La prima azione politica e culturale è la tutela e la valorizzazione del paesaggio: storico o naturale che sia.”

Con il progetto “Variante Gimarra” si andrebbe a scardinare completamente questo principio, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Sono a richiedere per questo motivo l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.2

All’interno del suo programma elettorale, il Sindaco Massimo Seri dichiara che: “Per quanto compete strettamente al Comune opereremo nel campo della prevenzione per tutelare la salute dei cittadini, agendo sui temi dell’ambiente, dell’inquinamento, del traffico, dello sport, delle pratiche comportamentali, dell’alimentazione, ecc.”

Con il progetto “Variante Gimarra” si andrebbe a scardinare completamente questo principio, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Sono a richiedere per questo motivo l’annullamento del progetto per la variante Gimarra

Punto 4.82.3

La Giunta comunale dovrebbe mirare allo sviluppo turistico della città di Fano, puntando alla ricchezza paesaggistica e alle potenzialità del territorio naturale (compresa la fauna), come già stanno facendo da tempo città e Regioni contigue alla nostra e in tutta Italia, che hanno capito l’importanza di mantenere le proprie ricchezze naturali, utilizzandole eventualmente in maniera intelligente attraverso lo sviluppo di progetti naturalistici (percorsi in bicicletta, itinerari di trekking, passeggiate adatte alla famiglia, ecc.).

Ciò era tra l’altro appunto previsto anche dal programma elettorale di Massimo Seri: “... implementare il bike e trekking tourism.”

Il progetto “Variante Gimarra” va in totale contrasto con questo impegno, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Per questa ragione sono a richiedere l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.4

Come anche dichiarato nel suo programma elettorale dal nostro Sindaco, uno dei punti di forza della nostra città è il possesso della Bandiera Blu, vessillo attribuito ogni anno dalla Fee (Foundation for environmental education), che il Sindaco dichiarava di voler mantenere impegnandosi in tutte le direzioni, non solo mantenendo, ma addirittura aumentando la qualità ambientale:

“Lo scorso anno Fano ha ospitato la cerimonia di conferimento della Bandiera Blu alle città marchigiane. L’impegno è di lavorare in tutte le direzioni per aumentare la qualità ambientale...per garantirsi il prestigioso vessillo anche nei prossimi anni.”

Con il progetto “Variante Gimarra” si andrebbe a tradire completamente questo presupposto, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Per questa ragione sono a richiedere l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.5

A dispetto di quanto dichiarato a pag. 43 del programma elettorale: “l’amministrazione ha già sottoscritto il Patto dei sindaci, la rete europea di città impegnate sull’ambiente, ed ha già approvato il PAESC (piano d’azione per l’energia sostenibile e il clima) che guiderà le azioni dei prossimi anni” il progetto Variante Gimarra risulta andare totalmente in contrasto con la tutela ambientale poiché prevede di rovinare sia l’area sportiva Trave sia la zona Gimarra sia la collina di Belgatto, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Per questa ragione sono a richiedere l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.6

Secondo quanto dichiarato a pag. 45 del programma elettorale, l’Amministrazione comunale si impegna a: “Il rispetto e la tutela degli animali sono misura della civiltà di una comunità. Ad essi vanno riconosciuti il diritto di mantenere il loro habitat naturale, cure ed ambienti idonei quando convivono con noi. Una città amica degli animali è anche più attrattiva turisticamente perché l’ambiente urbano è fattore determinante dello sviluppo della città e deve essere declinato attraverso sfide ambientali quali la lotta ai cambiamenti climatici, lo sviluppo dell’economia circolare, la riduzione dei consumi energetici, la gestione sostenibile del territorio attraverso lo sviluppo di progetti integrati. Fano si pone all’avanguardia anche in questo settore. Intendiamo quindi:

...

- istituire la consulta delle associazioni animaliste e ambientaliste.”

Il progetto Variante Gimarra risulta andare totalmente in contrasto con la gestione sostenibile di un territorio attualmente molto ricco sia di flora sia di fauna, nonché con un grande potenziale di attrazione turistica e naturalistica, poiché prevede di rovinare sia l’area sportiva Trave sia la zona Gimarra sia la collina di Belgatto, oltre che tradire la fiducia di chi ha eletto l’attuale Sindaco e la sua Giunta.

Per questa ragione sono a richiedere l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

FANO CITTA’ DEI BAMBINI

Punto 4.82.7

Sin dalla sua istituzione, nel 1991, il programma Fano città dei bambini ha sempre puntato ad una “scelta di trasformazione della città nella direzione della sostenibilità ambientale e sociale” “una città a misura di bambino” “una città accogliente e inclusiva” “Anche le scelte ambientali di fondo sono guidate da questa filosofia, come i progetti di mobilità sostenibile per migliorare la qualità dell’aria.” Tali presupposti non vengono rispettati nel momento in cui un’area sportiva utilizzata da bambini (e adulti) viene distrutta e una collina viene devastata per costruire un’arteria di asfalto destinata al traffico su ruota e al conseguente aumento del livello di inquinamento, quindi tutt’altro che ecologicamente sostenibile, tutt’altro che accogliente, e in totale contrasto con la proclamata “filosofia di mobilità sostenibile per migliorare la qualità dell’aria.”

Per questa ragione sono a richiedere l’annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.8

Nella sua lettera “Io e la mia città dei bambini” firmata il 29 gennaio 2019, il Sindaco Massimo Seri si impegna ad “agire nella direzione della sostenibilità ambientale...per garantire migliore qualità della vita per tutti i miei concittadini.”

“Restituire la città ai bambini significa riqualificare gli spazi pubblici e “rigenerare” le relazioni sociali, significa offrire loro opportunità di vivere in autonomia gli spazi urbani, occasioni di socialità e di incontro, dando priorità alla mobilità dolce, migliorando la qualità ambientale. Significa regalare a tutti una città di cui andare fieri per crescere e abitarla nella convinzione che sia un tesoro da custodire e tenere vivo.

Con un progetto di tale portata, la “variante Gimarra” distrugge la ricchezza territoriale di cui Fano

dispone, NON dà alcuna priorità alla mobilità dolce in quanto inserisce un'ulteriore arteria trafficata nel territorio comunale, NON migliora la qualità ambientale, anzi la peggiora irrimediabilmente, NON si prende cura in alcun modo del tesoro ambientale e territoriale di cui disponiamo, che andrebbe anzi valorizzato e potenziato come elemento turistico e come patrimonio da lasciare in eredità alle nostre giovani generazioni.

Per questa ragione sono a richiedere l'annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Punto 4.82.9

All'interno del progetto "A scuola ci andiamo da soli", avviato dal Comune di Fano per la prima volta negli anni '90, e che riprende a pieno le sue attività dal 2016, perché fortemente voluto da un'amministrazione che ha riconosciuto nel progetto "Città delle bambine e dei bambini" un cambio di rotta verso il benessere di una città, si intende "promuovere la mobilità sostenibile", "porre massima attenzione alla salute dei bambini e perciò alla qualità dell'aria che respirano e al loro movimento", "incentivare la mobilità sostenibile adottandola in prima persona, passeggiando a piedi o in bicicletta con i propri figli".

Tutto ciò verrebbe disatteso e totalmente negato con la realizzazione della variante Gimarra, in quanto la distruzione di un ambiente naturale e la costruzione di una nuova strada che divide in due una collina rappresentano l'antitesi della mobilità sostenibile, dell'attenzione alla qualità dell'aria, della promozione di passeggiate in famiglia a piedi o in bicicletta.

Per questa ragione sono a richiedere l'annullamento del progetto per la variante Gimarra.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

112. OSSERVAZIONE n. 4.83) p.g. n. 43021 del 29/04/2023 proposta da Bruscia Samantha

Richiesta / sintesi della richiesta:

Presenta 16 punti che in linea generale sono molto simili e/o riconducibili alle osservazioni che precedono rubricate al n. n. 4.54) p.g. n. 42755. In sintesi:

Punto 4.83.1:

Mancanza di una pianificazione unitaria della città.

Punto 4.83.2

Presenza di un sito archeologico (villa romana).

Punto 4.83.3

Danno alla zona sportiva trave (zona F2 verde attrezzato per lo sport).

Punto 4.83.4

Mancanza di rispetto degli impegni elettorali.

Punto 4.83.5

Mancanza dell'ospedale unico Marche Nord.

Punto 4.83.6

Grave ed evidente sottovalutazione dei costi dell'opera.

Punto 4.83.7

Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione.

Punto 4.83.8

Documentazione sbagliata nella delibera di consiglio del 22/12/2022

Punto 4.83.9

Violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Punto 4.83.10

Parere di VAS espresso su un progetto diverso da quello attuale.

Punto 4.83. 11

Nella VAS mancanza di valutazione dello scenario zero.

Punto 4.83.12

Mancanza del parere dell'ufficio ambiente del Comune di Fano

Punto 4.83.13

Riduzione del valore dell'immobile di proprietà.

Punto 4.83.14

Inquinamento dell'aria e dell'acustica della zona.

Punto 4.83.15

Modifica del microclima della zona

Punto 4.83.16

modifica dello skyline della zona.

Deduzione

Punto 4.83.1:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.83.2

Come previsto dall'art. 25 del D.Lgs n. 50/2016 e s.m.i. l'opera è sottoposta alla verifica preventiva dell'interesse archeologico e il progetto contiene apposita relazione di "Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico" è redatta dal RTP composto da ABACUS S.R.L. (capogruppo), con sede legale in Via degli Etruschi n. 11 - 06060 Paciano(PG), ARCHEOTECH Studio Ass.to di archeologia (Mandante) con sede legale in Via Manara n. 9 - 06124 Perugia (PG) (Mandante), AMBIENTE S.P.A. (Mandante) con sede legale in Via Frassina n. 21 - 54033 Carrara (MS). Tale relazione unitamente al progetto, è stata sottoposta all'esame della Soprintendenza, la quale nel parere del 01/12/2022 p.g. 114906 espone che "Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica."

Punto 4.83.3

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.83.4

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.1 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.5

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.3 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.6

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.8 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.7

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.9 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.8

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.18 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.9

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.20 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.10

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.21 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.11

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.22 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.12

Si rimanda alla controdeduzione del Punto 4.65.25 dell'osservazione al p.g. n. 42778.

Punto 4.83.13

Per quanto concerne le segnalazioni inerenti la proprietà privata e le varie consistenze agricole, le stesse saranno valutate nel seguito del procedimento, consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Nelle fasi successive della progettazione verranno tenute in considerazione le osservazioni inerenti l'interferenza dell'opera con le varie consistenze presenti nell'area di proprietà con il fine di contenere per quanto possibile l'incidenza dell'opera stessa, la quantificazione indennitaria sarà determinata in una fase successiva consentendo ai proprietari di fornire tutte le indicazioni utili per la determinazione dell'indennità.

Punto 4.83.14

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Punto 4.83.15

Si rimanda alla controdeduzione precedente 4.83.13 in quanto trattasi di tematica appartenente alle matrici ambientali.

Punto 4.83.16

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

113. OSSERVAZIONE n. 4.84) p.g. n. 43081 del 29/04/2023 proposta da Paci Cristian

Richiesta / sintesi della richiesta:

L'osservazione è in tutto analoga alla precedente n. 4.83 (p.g. 43021)

Deduzione

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione precedente n. 4.83 (p.g. 43021)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

114. OSSERVAZIONE n. 4.85) p.g. n. 43093 del 29/04/2023 proposta da Genova Angela

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.85.1:

La necessità di sviluppare un piano di mobilità in sintonia con i principi di sostenibilità ambientale. Fano è la città della bicicletta. Che senso ha continuare a incentivare una mobilità su strada?

Punto 4.85.1:

L'inutilità di cementificare e asfaltare ulteriormente la nostra città nel contesto di calo demografico e di necessità di recupero e valorizzazione del centro storico. Per quali motivi costruire una strada una volta fallito il progetto dell'ospedale unico Marche Nord?

Deduzione

Punto 4.85.1:

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.85.1:

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Pertanto, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

115. OSSERVAZIONE n. 4.86) p.g. n. 43096 del 29/04/2023 proposta da Carnaroli Paolo.

Richiesta / sintesi della richiesta:

La bellezza paesaggistica del territorio coinvolto rappresenta un punto di forza notevole nella promozione di una economia centrata sul turismo e la valorizzazione delle risorse ambientali e paesaggistiche che di Fano.

La bellezza dei campi, degli alberi, delle ginestre fiorite, lo sguardo che dalle colline scende verso il mare. La nuova arteria sarebbe una cesura che intaccherebbe profondamente la bellezza di quei luoghi, posta al centro dell'agenda di policy nel progetto di spostare la ferrovia proprio per valorizzare la continuità collina-mare. Preservare la bellezza paesaggistica del nostro territorio deve essere una priorità nell'interesse generale della collettività. Il progetto in oggetto risponderebbe a interessi generali limitati e circoscritti.

La bellezza paesaggistica è un bene di cui prendersi cura.

E' uno spazio utilizzato per passeggiate in piena sintonia con i piani di prevenzione e promozione della salute.

E' uno spazio che presenta grandi potenzialità nel settore dello sviluppo turistico legato al tema dello sport e della salute, in continuità con la zona Trave che altrimenti verrebbe penalizzata.

Avete mai passeggiato sulle strade di queste colline?

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

116. OSSERVAZIONE n. 4.87) p.g. n. 43098 del 29/04/2023 proposta da Pierelli Martina.

Richiesta / sintesi della richiesta:

presenta n. 27 punti uguali e/o riconducibili alla osservazione al n. 4.65) p.g. n. 42778. In sintesi:

Punto 4.87.1:

Mancanza di rispetto degli impegni elettorali.

Punto 4.87.2:

Mancanza di rispetto della delibera di mandato.

Punto 4.87.3:

Mancanza dell'ospedale unico marche nord.

Punto 4.87.4

Distrazione di fondi.

Punto 4.87.5:

Violazione delle delibere n. 140/2020 e 162/2020.

Punto 4.87.6:

Mancanza dell'obbligo di firmare l'accordo di programma.

Punto 4.87.7

Grave ed evidente sottovalutazione dei costi degli espropri.

Punto 4.87.8

Grave ed evidente sottovalutazione dei costi dell'opera.

Punto 4.87.9:

Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione.

Punto 4.87.10:

Grave mancanza di documentazione alla soprintendenza.

Punto 4.87.11:

Evidenti contraddizioni del parere della soprintendenza.

Punto 4.87.12

Palesi violazioni delle prescrizioni della soprintendenza.

Punto 4.87.13

Violazione di vincoli paesaggistici.

Punto 4.87.14

Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato.

Punto 4.87.15

Violazione di vincoli paesaggistici e modifica del tracciato.

Punto 4.87.16

Evidente mancanza di utilità dell'opera.

Punto 4.87.17

Evidente mancanza di utilità dell'opera.

Punto 4.87.18

Documentazione sbagliata nella delibera di consiglio del 22/12/2022.

Punto 4.87.19 – mancanza del documento che comprova l'avvenuta proroga.

Punto 4.87.20

Violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Punto 4.87.21

Parere di Vas espresso su un progetto diverso da quello attuale.

Punto 4.87.22

Parere di Vas espresso su un progetto diverso.

Punto 4.87.23

Nella Vas mancanza di valutazione dello scenario zero.

Punto 4.87.24

Nella Vas mancanza di valutazione dello scenario zero.

Punto 4.87.25 – Mancanza del parere dell'ufficio ambiente del comune di fano.

Punto 4.87.26

Mancanza del parere dell'ufficio ambiente del comune di fano.

Punto 4.87.27

Violazione amministrativa e conflitto di interessi.

Deduzione

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione n. 4.65 (p.g. 42778)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

117. OSSERVAZIONE n. 4.88) p.g. n. 43108 del 29/04/2023 proposta da Poncini Livraghi Francesco.

Richiesta / sintesi della richiesta:

presenta n. 13 punti per lo più riconducibili all'osservazione n. 4.65 (p.g. 42778) già presa in esame.

Si elencano gli oggetti delle osservazioni:

Punto 4.88.1

Mancanza del rispetto degli impegni elettorali del sindaco seri, come da programma elettorale vedi allegato.

Punto 4.88.2

Mancanza di osservazione della delibera di mandato;

Punto 4.88.3

La delibera del CIPE 98-2017 concede il contributo di 20 milioni di euro per "viabilità di adduzione al nuovo ospedale unico marche nord." ora la previsione dell'ospedale unico marche nord non esiste più, in quanto eliminato dalla regione marche.

Punto 4.88.4

Evidente sottovalutazione dei costi degli espropri.

Punto 4.88.5

Trasformazione dell'interquartieri in circonvallazione.

Punto 4.88.6

Mancanza di documentazione alla sovrintendenza.

Punto 4.88.7

Questa strada non è in nessun modo un'alternativa alla statale.

Punto 4.88.8

Violazione dei vincoli paesaggistici.

Punto 4.88.9

Evidente mancanza di utilità dell'opera.

Punto 4.88.10

Mancanza di documentazione che prova l'avvenuta proroga.

Punto 4.88.11

Violazione della delibera sull'emergenza climatica.

Punto 4.88.12

Mancanza di parere dell'ufficio ambiente del comune di fano.

Punto 4.88.13

Conflitto di interessi e irregolarità amministrativa,

Deduzione

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione n. 4.65 (p.g. 42778)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

118. OSSERVAZIONE n. 4.89) p.g. n. 43120 del 29/04/2023 proposta da Tonucci Faustina

Sintesi della richiesta:

Osservazione identica all'osservazione 4.80 (p.g. 43001) a cui si rimanda;

Deduzione

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione n. 4.80 (p.g. 43001)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

119. OSSERVAZIONE n. 4.90) p.g. n. 43131 del 29/04/2023 proposta da Betterini Luigino.

Richiesta / sintesi della richiesta:

Si elencano gli oggetti della osservazione:

Punto 4.90.1

I 20 milioni del CIPE non erano finalizzati per realizzare un'opera riguardante il collegamento Fano-Pesaro per arrivare al nuovo ospedale unico Marche Nord?

Per quale motivo ora questi 20 vengono destinati alla realizzazione di completamento dell'interquartieri? (quindi fondi utilizzati diversamente da quanto prestabilito in delibera visto che il progetto di realizzazione del nuovo ospedale è stato annullato)abbiate il coraggio di fermare quest'opera!

Punto 4.90.2

Da diversi studi commissionati dal Comune di Fano si è dedotto l'inutilità di questa strada in quanto

il traffico e specialmente quello che proviene da Sud della città e dall'entroterra e si dirige verso il centro non prenderà mai questa strada. la realizzazione di questa strada quindi non è assolutamente indispensabile come si vuole dimostrare dicendo che servirà per diminuire il traffico da Via Roma fino alla statale 16 e visto anche il progetto di realizzazione del casellino di Fenile sarebbe opportuno realizzare opere di collegamento con quest'ultimo.

inoltre trattasi di percorso non lineare assolutamente visti tratti innotevoli salita e discesa, trincee, un ponte, muri di cemento, problemi idrogeologici del territorio.

Punto 4.90.3

ogni giorno si parla di tutela dell'ambiente

e del paesaggio sotto ogni aspetto, ma se questa strada verrà realmente fatta saranno distrutte queste bellissime zone sottoposte a vincoli (vincoli ai sensi D.M. 25.08.1965 2° "dichiarazione di notevole interesse pubblico dalla zona a nord del Torrente Arzilla fino a Fosso Sejore").

pertanto più di 6000 cittadini, associazioni varie, politici ed ex politici

hanno firmato contro la realizzazione di questa opera dichiarando l'assurdità di tutto ciò.

peraltro anche la soprintendenza che dopo aver promesso di vigilare sul progetto seguendo man mano le varie fasi di progettazione, invitando anche alla valutazione di tracciati alternativi ha deciso a favore solamente sulla base di banali

ricostruzioni fotografiche che non danno anche minimamente l'idea della devastazione del territorio percorso non lineare

sicuramente visto tratti in salita e discesa,

trincee, muri di cemento, problemi idrogeologici del territorio ed anche un ponte) non verrà portato a termine

Punto 4.90.4

Evidente sottovalutazione dei costi di realizzazione e degli espropri.

visto che nell'ultimo progetto tocca maggiormente le proprietà private e i fondi a disposizione non saranno assolutamente sufficienti per portare a termine l'opera.

Deduzione

Punto 4.90.1

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo

l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Pertanto, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.90.2:

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Punto 4.90.3:

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.90.4:

n merito al tema delle espropriazioni si rimanda a quanto affermato dai progettisti in sede di redazione del PFTE (Relazione generale addendum – elab. 2218_F_X1RRI01_00.pdf)

“(...)

ESPROPRI

In fase di PFTE, il testo Unico sugli Espropri prevede che le aree da espropriare che non dispongono già di Vincolo Preordinato all'Esproprio, debbano dapprima essere sottoposte a Variante urbanistica e Dichiarazione di Pubblica Utilità, per la quale, nel caso che le particelle siano in numero superiore a 50, come nel nostro caso, è resa necessaria la pubblicazione.

Il progetto contiene una planimetria, su base catastale, in cui sono rappresentati i fogli e le particelle catastali oggetto di esproprio e di occupazione temporanea.

L'importo attribuito al valore degli espropri è stato definito cautelativamente pari a poco meno del triplo del VAM per le aree agricole, in quanto tale impostazione resta superata dall'attribuzione del valore di mercato delle stesse e la tabella cui si è fatto riferimento in questo progetto, derivata dagli

atti della Regione Marche, resta un riferimento, ma non appresenta un valore di mercato vero e proprio.

(...)"

Il quadro economico del PFTE (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) prevede la voce "B.7 – Acquisizione aree espropriate, frazionamenti, registrazioni contratti" con un importo di € 328.074,00.

Ulteriori considerazioni in merito saranno affrontate nelle fasi successive del procedimento espropriativo.

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata "Relazione Generale addendum" in cui al capitolo 5.1 si riporta "La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE." Nell'elaborato "Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta" (elab. 2218_F_X1CQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

120. OSSERVAZIONE n. 4.91) p.g. n. 43145 del 29/04/2023 proposta da Albertini Andrea.

Richiesta / sintesi della richiesta:

Osservazione riprende i primi 26 punti dell'osservazione 4.65 (p.g. 42778) a cui si rimanda;

Deduzione

Si rimanda alle controdeduzioni dell'osservazione n. 4.65 (p.g. 42778)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

121. OSSERVAZIONE n. 4.92) p.g. n. 43177 del 29/04/2023 proposta da Antonioli Joshua.

Richiesta / sintesi della richiesta:

Come ben noto il tracciato previsto ed avvallato anche dalla sovrintendenza e quindi rispettoso dei beni paesaggistici ha riscontrato una serie di critiche e titubanze dalla parte del comitato di Gimarra. scrivo per sostenere ampiamente il progetto di completamento della strada interquartieri per una serie di ragioni e motivazioni che cercherò di illustrare, seppur sinteticamente nel proseguo della presente email. il progetto di completamento della strada interquartieri è in primis un progetto che tutta la cittadinanza aspetta da tempo immemore è infatti difficilmente prospettabile che unica via di collegamento urbano con la città di Pesaro risulti la strada nazionale. per una serie di interessi prettamente personali il comitato prospetta che tale opera risulterà devastante sotto il profilo ambientale e paesaggistico. eppure la sovrintendenza non appare condividere quanto affermano i vertici del comitato. infatti quanto sostenuto non risulta veritiero poiché l'avvallo della sovrintendenza al nuovo progetto (in coerenza con le indicazioni di quest'ultima) non appare costituire e prospettare una degradazione del bene ambiente come millantato dal comitato che a mio avviso rafforza il convincimento che die-

tro alla bandiera “salviamo l’ambiente fanese” si profilino meramente degli interessi strettamente ed unicamente personali. Inoltre tengo ad evidenziare come il comitato abbia prospettato che il futuro casello autostradale di fano-nord possa evitare il completamento della strada interquartieri. in particolare questo punto evidenzia una pluralità di criticità che seppur in sintesi cercherò di raggruppare in due punti principali. in primis da un punto di vista funzionale. destinare il transito di autoveicoli e mezzi equiparabili del traffico urbano sull’autostrada si presenta problematico. infatti generalmente il transito in autostrada viene definito come transito a lunga percorrenza. irrorare un tratto autostradale (Fano- Pesaro; Pesaro-Fano) con un importante numero di mezzi risulterebbe problematico congestionando lo stesso tratto autostradale. Inoltre come ben noto l’autostrada prevede un pedaggio, ergo risulta estremamente complesso immaginare (anche per una questione di distanza rispetto al centro-urbano) che chi debba andare o tornare da Pesaro opti per l’autostrada. in altri termini seppur il casello di Fano-Nord possa essere funzionale allo sviluppo del territorio non può essere prospettato come soluzione per la viabilità urbana o interurbana a meno che non si voglia cadere in una scelta illogica. il secondo punto che ci tengo ad evidenziare attiene ad un discorso di benessere collettivo in particolare al benessere dei cittadini di Fenile, della Palombara, di Sant’ Andrea in Villis e di Novilara. il potenziale incremento del transito di mezzi endotermici si presenta problematico sia sotto il profilo dell’aumento di polveri microscottili (pm 10/pm 2.5) ed in particolar maniera dell’inquinamento acustico che risulta già ben presente a causa della vicinanza con il tracciato autostradale in tali aree. in altri termini il diritto alla salute (costituzionalmente protetto) degli abitanti di tali zone verrebbe ancor più compromesso da una scelta di pochi a discapito di molti.

vi sarebbero altri da evidenziare, ma per sinteticità e per non aggravare troppo il lavoro di chi leggerà preferisco concentrarmi su quanto evidenziato. unendo i punti emerge che la variante di Gimarra appare unica strada percorribile. infatti, il casello di fano-nord che seppur possa presentarsi come un importante volano di crescita e sviluppo economico non si presenta come una soluzione percorribile per diminuire la densità del traffico urbano. inoltre ove fosse conclusa la variante Gimarra non si presenterebbe un aumento delle polveri microscottili nelle aree interessate in quanto attualmente il traffico risulta particolarmente addensato nel tracciato della nazionale che è limitrofo all’area dove si sviluppa il quartiere di Gimarra. in realtà, il completamento della variante presenta una serie di vantaggi quasi lapalissiani da affermare portando alla riduzione di polveri microscottili ed inquinamento acustico sia nell’area del centro che in zona lido (due delle aree più densamente popolate della nostra città fonte:

https://www.comune.fano.pu.it/fileadmin/dati/uffici/urbanistica_uo/2551-modulistica-e-pubblicazioni/8114-list-analisi-socio-economica/fasec_relazione_subcomunale_divulgativa.pdf grazie allo sgravio del traffico sulla nazionale permettendo anche, in ipotesi, l’implementazione in tali aree della c.d. mobilità dolce con vantaggi diretti ed indiretti di notevole importanza si pensi turismo. a questa considerazione si potrebbe controbattere che anche il casello di fano-nord potrebbe essere confacente a tale obiettivo, in realtà a mio avviso non presenta, in una ponderazione tra costi-benefici i medesimi vantaggi; basti pensare che per raggiungere il nuovo casello autostradale dal quartiere del lido o dal centro città sarà necessario attraversare praticamente l’intera città percorrendo più di 4 km. in altri termini il completamento della variante Gimarra risulta fondamentale per la viabilità della nostra amata fano. spero di aver fornito sufficienti motivazioni per evidenziare la necessità di completare il progetto interquartieri opera che aspettiamo da decenni.

L’osservazione è favorevole al tracciato.

122. OSSERVAZIONE n. 4.93) p.g. n. 43201 del 29/04/2023 proposta da Lorenzi Lucia.

Richiesta / sintesi della richiesta:

Osservazione riprende il punto 13 dell’osservazione 4.65 (p.g. 42778) a cui si rimanda;

Deduzione

Si rimanda alla controdeduzione dell’osservazione n. 4.65.13 (p.g. 42778)

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

123. OSSERVAZIONE n. 4.94 p.g. n. 43208 del 02/05/2023 proposta da Vitali Riccardo

Richiesta / sintesi della richiesta:

1. Valutazione di utilità (o meglio) in-utilità della variante. Pubblico Interesse. Dietro queste due parole c'è un mondo.

L'amministratore pubblico, ogni volta che prende in esame la realizzazione di un'opera pubblica (= di tutti) sa che l'intervento:

avrà impatto su beni pubblici (terreni, fabbricati, spazi, litorali, corsi d'acqua, ecc.) e,

- richiederà l'impiego di fondi pubblici, da qualsiasi parte provengano.

Si tratta di materia sensibile, da affrontare con serietà e competenza, da parte di persone guidate da spirito di servizio e cura del bene comune.

Per questo la prima domanda - elementare ma assolutamente centrale - è la seguente: qual è l'utilità dell'opera in questione?

Non sto chiedendo lumi sulla fattibilità tecnica dell'opera proposta, ma in maniera specifica chiedo a codesto comune:

i .a) qual è la domanda, ovvero il fabbisogno, a cui il comune intende rispondere con la realizzazione di questa strada? in quale documento del complesso iter amministrativo è riportata una risposta chiara ed esaustiva a tale domanda?

1.b) sono state adeguatamente valutate le alternative progettuali, rispetto alla variante di cui all'oggetto, valutando costi-benefici, impatto ambientale, utilità complessiva dell'opera? se sì, quali linee guida sono state utilizzate, quali principi di origine nazionale ed europea?

Chiedo se il comune di Fano nella valutazione dell'utilità dell'opera abbia fatto riferimento alle linee guida predisposte dalla "Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome" [rif. documento a) dettagliato in calce], dalla "Struttura tecnica di missione" [rif. documento b) dettagliato in calce], dal "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" [rif. documento c) dettagliato in calce].

In caso di risposta affermativa, chiedo in quali documenti elaborati e/o approvati dal comune risulti la concreta applicazione delle indicazioni e dei principi esposti nelle citate linee guida.

Valutazione costi-benefici della variante

L'analisi costi - benefici rappresenta, come previsto dal dpcm 3/8/2012, la principale metodologia per la valutazione degli investimenti pubblici e risulta obbligatoria per le opere: - con investimenti superiori a 10 milioni di euro (come nel caso della variante Gimarra); - di qualsiasi dimensione, per le quali è prevista una tariffazione del servizio. Laddove non fosse possibile, fornendo adeguata motivazione, quantificare i benefici o misurarli in termini monetari, è possibile ricorrere all'analisi costi - efficacia, calcolando opportuni indici che consentano di confrontare le diverse alternative progettuali. Premesso che tra i "costi" (da confrontare con i "benefici") vi sono costi non strettamente finanziari, cosiddetti costi esterni (ambientali, esterni per privati, esterni per imprese, ecc.), è stata fatta una corretta e completa analisi costi - benefici (monetari e non monetari)? In quale documento del complesso iter amministrativo è riportata tale analisi?

Inoltre, - quali sono i benefici e come sono stati misurati rispetto alla situazione attuale e in via prospettica? - quali costi non monetari sono stati considerati nell'analisi? come sono stati "pesati" e quindi "valorizzati" tali costi (sacrifici) nella più ampia analisi comparativa con i benefici? chiedo se il comune di Fano nella valutazione costi-benefici abbia fatto riferimento alle linee guida predisposte dalla "Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome" [rif. documento a) dettagliato in calce] dalla "Struttura tecnica di missione" [rif. documento b) dettagliato in calce], dal "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" [rif. documento c) dettagliato in calce].

In caso di risposta affermativa, chiedo in quali documenti elaborati e/o approvati dal comune risulti la concreta applicazione delle indicazioni e dei principi esposti nelle citate linee guida.

Valutazione di compatibilità ambientale il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18/6/2020 stabilisce i criteri per determinare se un'attività economica e i relativi

investimenti si qualificano come sostenibili sul piano ambientale [rif. documento d) dettagliato in calce]. L'art.3 del regolamento definisce quattro criteri principali per stabilire il grado di sostenibilità ambientale di un investimento, pertanto:

...

Inoltre il regolamento (art.9) definisce i seguenti sei obiettivi ambientali:

...

in data 21/04/2021 la CE ha approvato il Regolamento delegato (UE) C(2021) 2800 che integra il Regolamento (UE) 2020/852 e fornisce criteri specifici di vaglio tecnico per determinare se un'attività economica contribuisce in modo sostanziale all'obiettivo ambientale di CC-M (mitigazione del cambiamento climatico) e, allo stesso tempo, non arreca un danno significativo agli altri cinque obiettivi ambientali definiti dal regolamento (principio "DNSH").

Chiedo se il comune di Fano nella valutazione di impatto e compatibilità ambientale abbia fatto riferimento al regolamento (UE) 2020/852 [rif. \ documento d) dettagliato in calce] nonché al regolamento delegato (UE) C(2021) 2800 [rif. documento e) dettagliato in calce] e, in subordine, alle linee guida predisposte dalla "Conferenza dei presidenti delle regioni e delle provincie autonome" [rif. documento a) dettagliato in calce], dalla "Struttura tecnica di missione" [rif. documento b) dettagliato in calce], dal "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" [rif. documento c) dettagliato in calce]. in caso di risposta affermativa, chiedo in quali documenti elaborati e/o approvati dal comune risulti la concreta applicazione delle indicazioni e dei principi esposti nei citati regolamenti UE e nelle citate linee guida.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è disciplinato dal D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., in particolare dagli articoli da 11 a 18.

In data 31/08/2022 si è svolta la fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento, in cui la Soprintendenza ha chiesto la valutazione di tracciati alternativi.

I progettisti dello studio ABACUS hanno valutato tutte le indicazioni contenute nei vari contributi e hanno proposto ulteriori alternative che hanno successivamente avuto parere favorevole dalla Soprintendenza e dalla Regione Marche – Genio Civile Marche nord.

La soluzione prescelta è confluita nel Rapporto Ambientale, oggetto di pubblicazione assieme al Progetto di Fattibilità Tecnico Economico dell'opera.

Essendo l'opera in oggetto ricompresa fra quelle di cui alla legge regionale n. 11/2019, Allegato B2, punto 7, lettera p) "Strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis alla parte seconda del d.lgs. 152/2006 e strade urbane con lunghezza superiore a 1500 metri non comprese nell'Allegato A2", la stessa deve essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art. 2 comma 2 della L.R. n. 11/2019 in quanto ricadente parzialmente all'interno di siti della rete Natura 2000, ente competente è la Provincia di Pesaro - Urbino.

In tale sede sarà possibile valutare compiutamente gli aspetti inerenti tutte le matrici ambientali.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

124. OSSERVAZIONE n. 4.95) p.g. n. 43226 del 02/05/2023 proposta da Benetti Monica

Richiesta / sintesi della richiesta:

Sono una cittadina di questa città che vuole portare alla vostra attenzione l'assoluta contrarietà alle decisioni di questa amministrazione riguardo la cosiddetta "variante Gimarra".

Premetto che Non ho una casa sui terreni interessati, non sono una proprietaria di terreni che saranno oggetto di esproprio o deprezzamento per le conseguenze di questa opera.

Sono semplicemente una persona che ama quei luoghi, che li vive ogni giorno passeggiando fra essi, che li ritiene un patrimonio unico e inestimabile per l'intera città e per le future generazioni. La loro bellezza naturale, la loro ricchezza di biodiversità, il loro valore paesaggistico, storico, archeologico e quali "polmoni di ossigeno" ad un passo dalla città non possono essere distrutti da un'opera come quella che intendete fare...

Un'opera che nascerà già "vecchia", che non ha più nessuna delle giustificazioni con cui era stata pensata decenni fa...

Sicuramente Non sarà più una semplice variante..., così come la volete ora sarà una "circonvallazione NELLA Città" quindi non circonda proprio nulla... Un'opera che non servirà a togliere il traffico dalla statale perché ricadrà nella statale stessa a pochi passi dall' entrata/uscita a nord della città... Creando ancor più difficoltà con l'immissione trasversale del traffico su una arteria già in grande difficoltà come la SS adriatica.

Davvero non posso credere che l'immensa risorsa economica che volete utilizzare sia impiegata per sbancare chilometri di verde pubblico e privato, per abbattere centinaia di alberi sulle ultime colline panoramiche che abbiamo, per gettare colate di cemento sul letto di un torrente e zone fluviali e campi dove oggi si coltiva e si fanno crescere varietà Arboree di grande bellezza e dove vivono così tante specie animali...!!!

Il beneficio di quest'opera quale è?? Io dico NESSUNO per persone intelligenti ed oneste!!

Impiegate queste risorse per fare una vera circonvallazione che passi fuori dalla città, che si affianchi all'autostrada utilizzando le opere e Infrastrutture già in atto, usatele per realizzare il cosiddetto casellino e portare il traffico verso nord attraverso una grande arteria non in una stretta SS come l'Adriatica già stressatissima e piena di problemi che in estate diventano ingestibili....

- Se continuerete con la variante avrete già perso in partenza!!

- Distruggerete un patrimonio inestimabile!

- Sicuramente non riuscirete a concludere l'opera con i fondi che avete perché costerà molto di più di quanto avete previsto!

- Dovrete rispondere alla città per una incompiuta inutile e distruttiva!

- NON risolverete nessuno dei problemi che dichiarate oggi come motivazione per farla!

- Sarete irrimediabilmente responsabili di aver tolto bellezza e Natura ai vostri figli e nipoti.

- Avrete portato dolore e rabbia a tantissime persone che lì hanno scelto di vivere proprio per la bellezza ineguagliabile di quei luoghi..

Potrei continuare a lungo con gli aspetti negativi di questa scelta che ritengo scellerata!! Ma mi fermo e :

Vi chiedo di scendere da quel piedistallo di "testardaggine" e "arroganza" di cui purtroppo vi siete rivestiti non ascoltando nessuno e soprattutto i cittadini per anni!!

Vi chiedo di RI-PENSARCI ed ascoltare le tante voci di chi ama questa città e ne vorrebbe preservare le tante bellezze!!

Fermate il progetto Variante Gimarra impiegando sforzi e risorse in progetti di più ampio e costruttivo respiro!!

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e

paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

125. OSSERVAZIONE n. 4.96) p.g. n. 43239 del 02/05/2023 proposta da Fraternali Patrizia

Richiesta / sintesi della richiesta:

Vuol mettere in evidenza il grosso errore dell'attraversamento su via Trave: è veramente improponibile pensare di tagliare via della trave secondo il progetto della nuova variante interquartieri; si viene a creare una barriera in direzione mare-collina che impedisce la continuità, che costringe tanta strada in più per coloro che abitano su via Trave a monte della barriera ipotizzata con aggravio del disagio e dell'inquinamento: dove sta la salvaguardia e sostenibilità dell'ambiente? la situazione di via Trave è già attualmente molto problematica: da bellissimo asse viario continuo che era, è già stato martoriato con le assurde restrizioni di carreggiata recentemente realizzate, che non hanno portato nessun beneficio, anzi ora si creano colonne continue di mezzi durante le ore di punta, con conseguente maggiore inquinamento e con poco rispetto della segnaletica di precedenza da parte degli utenti e quindi spesso con pericolo di incidente.

Ora mancava solo lo sbarramento, perché di fatto è uno sbarramento che taglia la strada e isola i residenti che sono già parecchio penalizzati.

In ultima analisi, se dovesse rimanere questa ipotesi di progetto, almeno che la prosecuzione dell'interquartieri passi al di sotto di via Trave, in sottopasso, come nel progetto originario di Piccinato, in modo da far rimanere la continuità della strada.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

L'intersezione di via della Trave con la nuova infrastruttura, data l'esiguità degli spazi, viene risolta dal PFTE mediante svolta obbligatoria destrorsa, considerata dai progettisti come la migliore soluzione, anche in termini di sicurezza della circolazione.

Particolare attenzione verrà posta agli attraversamenti di pedoni e ciclisti in modo tale che gli stessi avvengano nella maggior sicurezza.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

126. OSSERVAZIONE n. 4.97) p.g. n. 43247 del 02/05/2023 proposta da Ansuini Giulia

Tale osservazione riprende alcuni punti presenti nell'osservazione n. 4.65) p.g. n. 42778 del 28/04/2023 alle cui controdeduzioni si rimanda.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

127. OSSERVAZIONE n. 4.98) p.g. n. 43252 del 02/05/2023 proposta da Battisti Giorgio

Richiesta / sintesi della richiesta:

Punto 4.98.1

La soluzione prescelta e progettata arreca danni alla fruizione di paesaggi, luoghi e ambiti di uso pubblico danneggiandone l'attuale valore ambientale e funzionale che invece va conservato per gli usi civici, per l'immagine e qualità futura della Città; la stessa è stata pensata e progettata in spregio a quei territori vincolati e soprattutto senza sufficienti analisi e idee per trovare soluzioni per poter collegare la nostra città a Pesaro.

Punto 4.98.2

Compromissione ambientale sia in riferimento all'ambiente urbano che al tratto di paesaggio agricolo e collinare a Nord della Città per di più coperto da numerosi e importanti vincoli, è fondamentale preservare quel prezioso ultimo lembo di ambiente fluviale con lo sfondo della collina di Belgatto da integrare con la Zona Sportiva Trave.

Non è possibile che nella pianificazione attuale si dia così scarsa importanza a luoghi, paesaggi, ambienti urbani di alto valore non solo per noi cittadini ma anche per i nostri ospiti; la soluzione prescelta e progettata arreca danno alla fruizione di paesaggi, luoghi, e ambiti di uso pubblico danneggiandone l'attuale valore ambientale e funzionale che invece va conservato per gli usi civici, per l'immagine e qualità futura della Città.

Perché distruggere tutto questo? Per le esigenze dell'Immobiliare che chiede una veloce via di uscita dal quartiere Gimarra, dalla sua marginalità rispetto alla viabilità principale o per raggiungere Pesaro come si dichiara?

Punto 4.98.3

Il contributo di 20 milioni di euro, di cui al protocollo sanità stipulato con la Regione Marche, era stato concesso per collegare Fano a quello che doveva essere il nuovo ospedale unico nei pressi di Muraglia, ma ora non potrà più essere utilizzato per questo specifico obiettivo in quanto non verrà più realizzato, nel frattempo non esiste più neanche l'area Vasta.

Punto 4.98.4

In considerazione che sta per essere realizzato il Casellino di Fenile è ora auspicabile che il tratto autostradale Fano –Pesaro possa essere usato per il collegamento tra le due città senza costruire nessun'altra strada evitando altro consumo di suolo, realizzando così una intelligente circonvallazione tra i due centri chiedendo una convenzione con la società autostrade.

Si fa presente che la strada aperta circa un anno fa, che collega la Flaminia, vigili del fuoco, con la provinciale per il Fenile e da lì prosegue per Santa Maria dell'Arzilla fino poi a raggiungere Santa Veneranda, viene ora già utilizzata da molti automobilisti per raggiungere Pesaro; il casellino trovandosi proprio in questo tratto di strada potrebbe invogliare gli stessi ad usare il tratto autostradale se incentivato con pedaggi ridotti per brevi tratti come in questo caso.

A seguito di quanto riportato nelle osservazioni, CHIEDO l'annullamento e la revoca di quanto in oggetto.

Deduzione

Punto 4.98.1 e Punto 4.98.2

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per

la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Punto 4.98.3

E' del tutto erroneo affermare che la finalità della variante de qua fosse esclusivamente quella di collegare Fano al nuovo nosocomio.

La variante "Gimarra" è difatti da sempre (rectius: dagli anni 60, ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa) considerata strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine (vedi infra): via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Come anticipato, sin dal PRG redatto da Piccinato nel 1967 vi era la previsione di realizzare un corridoio in variante che potesse convogliare l'attraversamento di lunga percorrenza dalla Statale 16. L'opera pubblica oggi discussa affonda dunque le sue profonde radici in un lungo percorso pianificatorio che, nonostante le evoluzioni del contesto ed il passaggio del tempo, ha sempre mostrato l'esigenza di creare un collegamento esterno a nord della città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Risulta quindi evidente che l'opera pubblica non fosse strettamente legata alla costruzione del nuovo ospedale.

Tutt'altro, la costruzione del nuovo nosocomio dell'Azienda ospedaliera (poi stralciato) è stata solo l'occasione per ottenere i finanziamenti necessari per la progettazione e la realizzazione di un'opera che la città di Fano programma e progetta da decenni.

Che la realizzazione dell'opera fosse poi collegata (ma non finalizzata) alla costruzione del nuovo ospedale trova conferma anche nel Protocollo d'intesa stipulato dal Comune e dalla Regione in data 4 giugno 2018.

L'obiettivo dell'intesa era dunque - espressamente - quello di migliorare la viabilità nella città di Fano e non il mero collegamento della stessa città con il nuovo previsto ospedale.

Non vi era, dunque, alcuna limitazione finalistica.

In ogni caso, le somme sono state poi contrattualizzate d'intesa con il CIPE in conformità all'accordo tra il Comune e la Regione.

Tanto è vero che quest'ultima, che ha messo a disposizione del Comune i propri fondi FSC, non ha mai sollevato alcuna criticità sul loro utilizzo da parte dell'Amministrazione comunale. Al contrario, la Regione ha sempre tenuto un contegno di piena ed assoluta acquiescenza e collaborazione, formulando - ad esempio - la richiesta di proroga al Ministero degli stessi fondi per conto del Comune di Fano.

Peraltro, in fase di richiesta della proroga, anche lo stesso Ministero non ha eccepito alcunché circa l'asserita "distrazione" degli stessi fondi.

Punto 4.98.4

Come desunto anche dalla citata D.C.C. n. 162/2020 il Comune di Fano ritiene sicuramente strategico per le infrastrutture viarie territoriali, la realizzazione di un nuovo casello monodirezionale in loc. Fenile, ma altrettanto strategica per l'efficace risoluzione dei problemi di traffico della città di Fano è ritenuta la variante "Gimarra", presente negli strumenti pianificatori sin dagli anni '60 (cd. Piano Piccinato), ovvero dall'inizio dell'espansione urbanistica e dall'avvento dell'automobile di massa.

L'opera consiste sostanzialmente in una strada a scorrimento che evita l'attraversamento del quartiere Gimarra (posto lungo la Statale 16), consentendo così la chiusura a nord ed in direzione Pesaro dell'anello di strada interquartieri già in parte realizzato.

Non solo, la variante de qua è oggi diventata financo urgente, dopo i numerosi tentativi di realizzazione non andati a buon fine: via Roma (ex via Flaminia) ed il tratto urbano della Statale 16 non riescono più a sostenere il carico di veicoli che ogni giorno - soprattutto nelle ore di punta - le congestionano pesantemente.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

128. OSSERVAZIONE n. 4.99) p.g. n. 43276 del 02/05/2023 proposta da Piergiovanni Ambretta

Richiesta / sintesi della richiesta:

Spero che la ragione torni in chi vuol distruggere una zona stupenda come la vicina collina del Carmine e una zona sportiva che ci invidiano in tanti.

Deduzione

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

129. OSSERVAZIONE n. 4.100) p.g. n. 42490 del 28/04/2023 proposta da Comune di Fano – Settore LLPP.

Richiesta / sintesi della richiesta:

Il tracciato dell'infrastruttura oggetto dell'Accordo di Programma, quale variante al PRG vigente è stato approvato con delibera n. 10 del 19/01/2023 della Giunta Comunale di Fano;

In ottemperanza al DM 5/11/2001, è stato ottimizzato dai progettisti l'andamento del tracciato planimetrico andando ad agire sulle curve di transizione (clotoidi).

Visti i tempi assolutamente stringenti della procedura, al fine dell'approvazione per l'appalto integrato, per tale progetto denominato "PFTE rafforzato" è stato dato avvio al procedimento di approvazione mediante indizione della Conferenza di Servizi con prot. 29301 del 22/03/2023 e la Provincia di Pesaro Urbino ha comunicato l'avvio del procedimento relativo alla procedura di VIA, acquisito con prot. 31026 del 27/03/2023.

Tale tracciato differisce in alcune minime parti rispetto al tracciato in pubblicazione, come si può evincere dall'allegata tavola di confronto (Strada_Gimarra_CONFRONTO.pdf).

Si chiede di aggiornare le tavole di variante elaborate sulla base del suddetto "PFTE rafforzato", che si allegano alla presente.

E' stata inoltre proposta nell'elaborato allegato (2218_F_S1_DPL06_00_CON RICUCITURA.pdf) la viabilità di ricucitura al fine di non rendere intercluse le aree oggetto di esproprio, nonché una ricucitura con le piste ciclabili esistenti.

Deduzione

Si ritengono condivisibili le motivazioni e si concorda con le lievi modifiche apportate dai progettisti.

Giova evidenziare che, dalla lettura della Tav. 2/2 allegata all'osservazione, il tracciato modificato a seguito dell'ottimizzazione da parte dei progettisti, interferisce nel tratto terminale, ancorché in misura minima, con il comparto di trasformazione ST4_P25. In realtà si rileva che a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 4225/2019 del 20/06/2019 con cui è stato accolto il ricorso dei proprietari, tale area non può ad oggi essere classificata come area edificabile. Al fine di ottemperare a detta sentenza il Comune di Fano ha recepito la stessa nella nuova proposta di PRG, già presentata al pubblico e di prossima adozione da parte dell'Amministrazione Comunale.

Proposta: L'osservazione è da ACCOGLIERE

130. OSSERVAZIONE n. 4.101) p.g. n. 44272 del 04/05/2023 proposta da Tamburini Paolo (osservazione acquisita tramite la Provincia di Pesaro-Urbino agli atti con p.g. n. 44272 del 04/05/2023)

Richiesta / sintesi della richiesta:

chiede l'annullamento della variante Gimarra per i seguenti motivi:

Punto 4.101.1 – Inaccettabilità di una interquartieri che viene snaturata per diventare una circonvallazione. Traffico di attraversamento da convogliare in opere arretrate dal centro cittadino in direzione monte a ridosso dell'autostrada.

Punto 4.102.2 – Inevitabili danni patrimoniali per il bilancio comunale legati alla sottovalutazione dei costi dell'opera.

Punto 4.103.3 – Danni paesaggistici, naturalistici ed ambientali. Distruzione ecosistema collinare. Compromissione anche della zona pianeggiante che lambisce l'area sportiva.

Deduzione

Punto 4.101.1

Il presente progetto riguarda il completamento verso nord di una previsione viabilistica presente in tutti gli strumenti pianificatori a partire dagli anni '60 ad oggi: la "strada interquartieri", una infrastruttura che si pone il duplice obiettivo di connettere i vari quartieri della città e realizzare un anello esterno alla viabilità storica di attraversamento adiacente al Centro Storico della città, che per la direzione nord continua ancora ad essere l'unica esistente.

Tale tracciato è già stato approvato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n° 228 del 22/12/2022.

Punto 4.101.2 -

Per quanto attiene al costo presunto dell'opera si rimanda al PFTE, in particolare alla citata "Relazione Generale addendum" in cui al capitolo 5.1 si riporta "La stima sommaria, riportata nel documento RSL01 è stata redatta a partire dai costi elementari più significativi indicati nell'elenco prezzi della Regione Marche con riferimento all'anno 2021. Questa è corredata dall'elenco delle voci di Elenco Prezzi della Regione Marche inerenti le componenti di maggiore rilevanza. Le altre voci sono desunte da Computi Metrici sviluppati per opere similari nel periodo recente. In allegato alla stima sommaria è rappresentata l'analisi dei costi necessari per opere di mitigazione ambientale, di importo è parametrizzato al metro lineare di opera.

...

Le successive fasi di progettazione potranno così riferirsi all'Elenco Prezzi Regione Marche la cui

uscita è prevista per la fine del Luglio 2022, trovando capienza per gli aumenti nella voce di incremento del 16 % medio prevista nelle Somme a Disposizione dell'Amministrazione in questo PFTE.”

Nell'elaborato “Quadro economico finale – aggiornamento soluzione prescelta” (elab. 2218_F_XICQC01_00.pdf) viene riportato un importo presunto pari ad € 25.065.146,29.

Punto 4.101.3 -

La collocazione di tale opera sul territorio è la risultante di un lungo e complesso procedimento nell'ambito del quale sono state vagliate dalle autorità preposte alla tutela delle matrici ambientali e paesaggistiche tutte le alternative progettuali possibili.

Proposta: L'osservazione è da RESPINGERE

Pertanto a seguito delle controdeduzioni sopra esposte risultano accolte n. 4 osservazioni:

1 - Maria Giovanna Burnaccioni, agli atti con p.g. n. 84882 del 08/09/2022, (che richiede che venga espropriata l'intera particella di proprietà)

10 - Vitali Cecilia, agli atti con p.g. n. 87541 del 16/09/2022 (risulta di fatto accolta avendo il tracciato modificato recepito quanto richiesto)

15 Provincia di Pesaro e Urbino, agli atti con p.g. n. 89156 del 20/09/2022 (verifica dell'interferenza con la pista ciclabile Pesaro-Fano nell'intersezione con la strada Adriatica)

129 – Comune di Fano, settore V LLPP (modifica del tracciato a seguito dell'ottimizzazione operata dai progettisti)

Le osservazioni pervenute unitamente alle controdeduzioni saranno trasmesse ai Progettisti ed al Responsabile del Procedimento dell'opera affinché venga valutato nelle fasi relative alla progettazione definitiva ed esecutiva la compatibilità di quanto stabilito nelle controdeduzioni alle osservazioni con gli obiettivi tecnico-economici sottesi alla realizzazione del percorso.

Fano, il 16/05/2023

Il RUP
Arch. Adriano Giangolini

Il Dirigente Settore V LLPP
Ing. Federico Fabbri



Pesaro, 24/05/2023

Class. n. 009-7
Fasc. 37/2022

Oggetto: PARERE DI CONFORMITA' ex art 26 L.R. 34/92 - ACCORDO DI PROGRAMMA tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 - COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001" IN VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE, PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI INERENTI L'AZIONE INTEGRATA E COORDINATA DEL COMUNE, DELLA PROVINCIA E DELLA REGIONE, AI SENSI DELL'ART. 34 DEL D.LGS. N. 267/2000 E DELL'ART. 26-BIS DELLA L.R.34/92

RELAZIONE ISTRUTTORIA

1. PREMESSA

L'art. 34 del D.Lgs. 18/8/2000 n. 267 prevede che per la definizione e l'attuazione di opere, interventi o di programmi di intervento che richiedono per la loro completa realizzazione l'azione integrata e coordinata di più soggetti pubblici può essere promossa la conclusione di un accordo di programma, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinare i tempi, le modalità ed il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento, determinando anche le conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici.

L'art. 26-bis della Legge Regionale 5 agosto 1992, n. 34, come introdotto dall'art. 13, comma 3 della Legge Regionale 23 febbraio 2005, n. 16, ad integrazione dell'art. 34 del D.Lgs 267/2000, detta specifiche disposizioni in ordine al procedimento di formazione, approvazione ed efficacia degli accordi di programma comportanti la variazione degli strumenti urbanistici comunali, assegnandone la competenza di approvazione al Presidente della Provincia.

L'art. 3 comma 1 lett. a) della L.R. 34/92 attribuisce alle province, per il rispettivo territorio, l'espressione dei pareri di cui all'art. 26, ovvero sugli strumenti urbanistici generali comunali e relative varianti, oggetto della presente relazione istruttoria.

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



2. ITER DEL PROCEDIMENTO

Il Comune di Fano ha promosso l'avvio dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.lgs. n. 267/2000 e dell'art. 26-bis della L.R.34/92, finalizzato alla realizzazione dell'intervento denominato "MIGLIORAMENTO VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA VIALE ALDO MORO E S.S.16 – COMPLETAMENTO STRADA INTERQUARTIERI" - CUP E31B20000400001", che comporta la variazione dello strumento urbanistico comunale e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

In data 23 febbraio 2023 alle ore 15:00, in modalità da remoto, si è tenuta la seduta della conferenza preliminare, prevista dall'art. 34 c. 3 del D.lgs. 267/2000 e dall'art. 26-bis comma 3 della L.R. 34/1992, dove è stato raccolto il consenso unanime degli Enti coinvolti alla proposta di accordo di programma, come sottoscritto nel verbale della seduta redatto dal Comune di Fano, acquisito agli atti con prot. 6413 del 24/02/2023.

La proposta di Accordo di Programma e i relativi atti e documenti, sono stati depositati presso la sede degli Enti partecipanti all'accordo (Comune di Fano, Provincia di Pesaro e Urbino e Regione Marche), per 60 giorni consecutivi interi e consecutivi, dal 27/02/2023 al 29/04/2023.

L'avviso di deposito è stato pubblicato ai sensi del combinato disposto dell'art. 26-bis, comma 3, della L.R. 34/1992, riguardante la procedura dell'accordo di programma, e dell'art. 13, comma 5-bis del D.Lgs 152/06, riguardante la procedura di VAS.

Durante il periodo di pubblicazione e deposito sono pervenute complessivamente n. 130 osservazioni, controdedotte dal Comune di Fano in linea tecnica nel documento trasmesso con prot. 48974 del 16/05/2023, acquisito agli atti in pari data con prot. 18202.

3. PARERI DEGLI ENTI PROPEDEUTICI ALL'APPROVAZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA:

Con Determinazione n. 551 del 23/05/2023 lo scrivente Servizio ha espresso il parere motivato di VAS con prescrizioni, di cui all'art. 15 del D.Lgs 152/06, comprensivo del parere di valutazione di incidenza, rilasciato dal competente Servizio 3 di questa Amm.ne Provinciale;

La Regione Marche – Settore Genio Civile Marche Nord, con parere n. 3897/2022, acquisito agli atti con prot. 1918 del 20/01/2023, ha espresso parere favorevole con prescrizioni in ordine alla

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



compatibilità geomorfologica, ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/01, comprensivo degli accertamenti di cui all'art. 10 della L.R. 22/2011;

La Soprintendenza con ultima nota prot. 13124 del 30/11/2022, acquisita agli atti con prot. 39836 del 01/12/2022, ha espresso un parere favorevole sulla variante in esame;

4. OBIETTIVI E CONTENUTI GENERALI DELLA VARIANTE

La variante urbanistica in esame riguarda la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale nel Comune di Fano, con uno sviluppo complessivo di circa 3.4 Km, per la quale si rende necessaria l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Tale opera risponde alla necessità di prevedere una viabilità "alternativa" in grado di creare un collegamento esterno alla zona urbanizzata del centro di Fano, realizzando una strada urbana di collegamento interquartieri.

Tale previsione infrastrutturale è già prevista nel vigente PRG e nei precedenti strumenti di pianificazione e programmatici comunali. Partendo dal Piano Regolatore Piccinato del 1967, quando venne prevista la prima idea di corridoio in variante, quale soluzione infrastrutturale per allontanare il traffico di lunga percorrenza della S.S. 16 dal centro abitato.

Tale previsione è stata successivamente confermata negli atti programmatici del 1983 (PRG Salvia) e nella versione del PRG del 1998, quando è stato adeguato ai contenuti del PPAR, fino ad arrivare all'ultimo e vigente PRG del 2009.

L'evoluzione della pianificazione del territorio comunale nel tempo ha sempre perseguito l'obiettivo di realizzare un collegamento esterno alla città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Se guardiamo infatti all'attuale sistema infrastrutturale del Comune di Fano la viabilità di distribuzione locale denominata "strada Interquartieri" risulta parzialmente attuata ed il completamento di tale asse si inserisce all'interno di una maglia infrastrutturale volta a riorganizzazione della viabilità urbana, in relazione a quella extraurbana.

Il tracciato della viabilità proposto oggi, derivante dal progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) ha un andamento che, in alcuni tratti, si discosta da quello previsto nell'attuale PRG. L'aggiornamento del tracciato proposto con la variante urbanistica deriva dagli studi effettuati nell'ambito dell'elaborazione del PFTE e delle consultazioni preliminari di VAS dove è stata

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



individuata l'alternativa prescelta da adottare con l'accordo di programma. Rispetto al tracciato approvato con il vigente PRG si prevede uno sviluppo lineare più sinuoso che meglio si adatta al contesto ambientale, paesaggistico e idrogeologico ed idraulico, come espresso dagli enti competenti in tali materie nei pareri rilasciati.

L'infrastruttura prevista si articola in due tronconi, separati da un'area a maggiore caratteristica "urbana" costituita dall'intersezione a rotatoria in attraversamento all'intersezione con via del Carmine dove, per esigenze di interfaccia con mobilità locale ed un apprezzabile transito pedonale, è stata definita una intersezione con caratteristiche di dispositivo "traffic calming" (a traffico moderato) che permetterà di coniugare il rispetto del Sagrato della Chiesa del Carmine con quelle di mobilità di attraversamento.

Ad eccezione del tratto centrale, in cui le stesse caratteristiche stradali sono proprie degli ambiti urbani, il resto del tracciato si configura come Extraurbano di cat. F1, con piattaforma da 9,50 m di larghezza e pendenze longitudinali massime di 7% per una velocità attesa da C.d.S. di 70 km/h.

Nella zona vicino Fano l'andamento è più "morbido", con pendenze contenute (sempre inferiori al 4.50%), mentre avvicinandosi alla zona del litorale il territorio si configura con una conformazione più variabile, che dunque induce il profilo altimetrico ad assumere pendenze maggiori e ad utilizzare anche opere d'arte, sia in scavo che in rilevato.

Il tracciato comprende anche un ponte di circa 150 m di lunghezza globale, per il superamento del Torrente Arzilla, composto da una luce centrale principale e da due retro-campate utili ad incrementare la capacità di deflusso delle acque anche in configurazioni di piena. Sono presenti anche delle opere minori per il ripristino della viabilità locale interferita e della pista ciclabile di progetto. Oltre al tracciato stradale è presente un tracciato ciclopedonale, di sviluppo pari a circa 1,4 km, con un andamento che ricalca la struttura del paesaggio esistente, di stampo prettamente pianeggiante, e che in prossimità dell'area sportiva presenta uno scatolare per il sottopasso del corridoio stradale di progetto.

Come accennato precedentemente il nuovo corridoio infrastrutturale completa la semi-circonvallazione di Fano e, tecnicamente, si configura come strada extraurbana secondaria ad alto scorrimento (assenza di accessi privati e bassa percentuale di intersezioni lungo il suo sviluppo).

Tale previsione si prefigge l'obiettivo di creare un by pass che eviti che il traffico di attraversamento vada ad impegnare la rete stradale locale del Comune di Fano: questa bretella

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



consentirà di evitare la rete stradale del centro cittadino, ricco di accessi e utenti che percorrono a piedi od in bicicletta tali tracciati in direzione lungomare, riducendo le situazioni di pericolo ed il traffico di passaggio, e ridefinendo la gerarchia della rete viabilistica locale ed extraurbana.

E' prevista anche una pista ciclabile nell'ambito del primo troncone che consentirà di implementare la rete cittadina e favorire l'uso della bicicletta per spostamenti urbani.

La previsione di variante intercetta diverse zone aventi destinazioni d'uso differenti, a prevalenza agricola e a verde pubblico attrezzato.

Il tracciato stradale previsto, a seguito dell'approvazione della variante, sarà classificato dal PRG come zona "P1- Zone per la viabilità veicolare", ai sensi dell'art. 71 delle NTA, e sarà affiancato dalla relativa fascia di rispetto stradale di 30m, a norma degli articoli 77 e 78 delle stesse NTA.

La pista ciclopedonale, invece, sarà individuata come zona P4 "Zone per la viabilità ciclopedonale", regolata dall'art. 74.

Gli Obiettivi perseguiti con la previsione di questa infrastruttura sono riassunti nei seguenti punti:

1) Rimodulazione dei flussi di traffico:

l'efficacia dell'intervento è valutata in base ad una simulazione degli effetti che l'intervento stesso genera sui flussi di traffico della rete stradale urbana ed extraurbana nell'intorno. Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico permette l'alleggerimento della pressione sul lungomare che potrà garantire nuovi futuri interventi di riqualificazione degli spezzi con azioni di traffic calming.

2) Sicurezza:

La nuova variante garantisce un incremento della sicurezza in tutto l'ambito urbano conseguente alla riduzione dei flussi e dalla "natura" del tipo di traffico che non avrà più la caratteristica della lunga e media percorrenza, ma quella del traffico propriamente urbano (con O/D interna al centro abitato), caratterizzata da velocità ridotte e livello di attenzione maggiore.

3) Emissioni:

A parità di flussi di traffico, quello urbano mostra un maggiore livello di emissioni di CO2 e PM10, rispetto a quello extraurbano.

4) Rumore:

Ridurre la pressione acustica in corrispondenza del centro abitato dove maggiore è la presenza di recettori sensibili, trasferendo i flussi di media e lunga percorrenza in ambiti con pochi recettori che potranno comunque essere protetti.

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



5) Perditempi:

Ridurre i tempi di viaggio per gli spostamenti sul medio e lungo tragitto.

Le strategie previste sono le seguenti:

- 1) Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico permetterà l'alleggerimento della pressione veicolare sul lungomare che potrà garantire nuovi futuri interventi di riqualificazione degli spazi pubblici e privati mediante l'applicazione di azioni di traffic calming e riqualificazione del paesaggio urbano fornendo nuove opportunità di sviluppo del turismo.
- 2) Il trasferimento di rilevanti aliquote di traffico all'esterno del centro abitato permette l'abbattimento dei livelli delle emissioni in atmosfera, nonché la riduzione della pressione acustica nella corrispondenza di recettori sensibili rese possibili dalla costanza della velocità di moto dei veicoli, che, evitando arresti e ripartenze, proprie degli ambiti urbano emettono minori quantità inquinanti in atmosfera e meno pressione acustica.

Le Azioni adottate per il raggiungimento dei suddetti obiettivi sono le seguenti:

- 1) Definizione di un tracciato extraurbano che coniughi la minima occupazione di suolo con l'efficacia in termini trasportistici. La definizione di strada Extraurbana di tipo F permette di minimizzare la larghezza della sezione ma al tempo stesso garantisce flussi dell'ordine di 600 veq/h che costituiscono l'aliquota di decremento dei flussi all'interno del Centro Abitato.
- 2) La geometria di tracciato è comprensiva di opere di mitigazione degli impatti, sia di natura paesaggistica che di natura acustica, rispetto ai punti di visuale "da terra" ancora prima che di quelli "a volo d'uccello". I recettori sensibili sono schermati da opere o pertinenze che minimizzano gli impatti acustici.
- 3) La scelta della tipologia F garantisce una maggiore aderenza del tracciato alle pendenze e sinuosità del suolo naturale, che permetterà la riduzione delle opere di sostegno e delle altezze di rilevato e di trincea.

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\UURBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



5. VALUTAZIONE URBANISTICA DI CONFORMITA' AL PPAR, AL PTC ED AGLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATI.

Vista la deliberazione del Consiglio Regionale delle Marche n. 197 del 03.11.1989 (P.P.A.R.);

Visto il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con deliberazione di questo Consiglio n.109 del 20 luglio 2000;

Visti i contenuti dell'accordo di programma ed il prevalente ed evidente interesse pubblico dell'intervento;

Visti i pareri elencati al precedente paragrafo 3;

Visti gli elaborati allegati all'accordo ed in particolare quelli relativi alla variante urbanistica, acquisiti agli atti con prot. n. 1538 del 17/01/2023 e n. 1918 del 20/01/2023 qui di seguito elencati:

- Relazione Urbanistica (elaborato cartella A1: 2218_F_A1_RRT05_00);
- TAV. 1/2 – stato di fatto e stato di variante, con ambiti di tutela;
- TAV. 2/2 – stato di fatto e stato di variante, con ambiti di tutela;

Evidenziato che nell'ambito della fase di pubblicazione del accordo di programma il Settore LL.PP. del Comune di Fano ha presentato una osservazione con la quale ha richiesto una ottimizzazione del tracciato adottato ai fini del suo adeguamento al DM 5/11/2001 ("Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"), illustrando dette modifiche negli elaborati di confronto, acquisiti agli atti con prot. con prot. 15558 del 28/04/2023 e aggiornando le suddette tavole urbanistiche (Tavv. 1/2 e 2/2);

Visto le controdeduzioni comunali alle osservazioni pervenute durante la fase di pubblicazione dell'accordo di programma (acquisite agli atti con prot. 18202 del 16/05/2023) e l'accoglimento delle modifiche al tracciato ottimizzato, in ottemperanza al citato DM 5/11/2001;

Considerato che le modifiche apportate al tracciato adottato, per adeguarlo al DM 5/11/2001, non hanno determinato variazioni sostanziali rispetto al tracciato pubblicato con l'accordo di programma, visto che tali scostamenti hanno una ampiezza di pochi metri e comunque stanno all'interno della fascia di rispetto stradale;

Ribadito che:

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



- l'obiettivo della variante è quello di ridurre gli impatti connessi ai consistenti flussi di traffico all'interno del centro urbano, maggiormente abitato;
- la variante non introduce di fatto una nuova previsione urbanistica ma è finalizzata esclusivamente ad attuare una infrastruttura già prevista nel vigente PRG e nei precedenti strumenti di pianificazione e programmatici comunali;
- l'evoluzione della pianificazione del territorio comunale nel tempo ha sempre perseguito l'obiettivo di realizzare un collegamento esterno alla città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata;
- tale previsione infrastrutturale fu introdotta per la prima volta dal Piano Regolatore Piccinato del 1967 per allontanare il traffico di lunga percorrenza della S.S. 16 dal centro abitato, e successivamente confermata negli atti programmatici del 1983 (PRG Salvia) e nella versione del PRG del 1998, quando è stato adeguato ai contenuti del PPAR, fino ad arrivare all'ultimo e vigente PRG del 2009;
- tale asse costituisce il completamento della viabilità di distribuzione locale denominata "strada Interquartieri" già in parte attuata e si inserisce all'interno di una maglia infrastrutturale volta a riorganizzazione della viabilità urbana, in relazione a quella extraurbana;
- le modifiche introdotte con la variante, rispetto alla previsione vigente, derivano dagli studi effettuati nell'ambito dell'elaborazione del PFTE e delle consultazioni preliminari di VAS dove è stata individuata l'alternativa prescelta da adottare con la procedura dell'accordo di programma sulla base dei pareri espressi dai vari enti competenti in materia ambientale;
- rispetto al tracciato approvato con il vigente PRG si prevede uno sviluppo lineare più sinuoso che meglio si adatta al contesto ambientale, paesaggistico, idrogeologico ed idraulico;

Richiamate le competenze della Provincia che, in base al comma 3 dell'art. 26 della L.R. n. 34/1992, "*.... esprime un parere sulla conformità del PRG con la normativa vigente e con le previsioni dei piani territoriali e dei programmi di carattere sovracomunale e, in particolare, con le previsioni e gli indirizzi del PPAR, del PIT e del PTC, ove vigenti*";

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\UURBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc



Considerato che la variante non risulta trovare specifiche controindicazioni la normativa vigente e con le previsioni dei Piani Territoriali e dei Programmi di carattere sovracomunale e in particolare con le previsioni e gli indirizzi del PPAR, del PIT, del PTC;

Si ritiene di esprimere parere di conformità favorevole, ai sensi dell'art. 26 comma 3 della L.R. 34/92 così come modificata dalla L.R. 19/01, relativamente alla variante al vigente PRG del Comune di Fano riguardante l'Accordo di Programma tra la Regione Marche, la Provincia di Pesaro e Urbino e il Comune Di Fano, per dare attuazione all'intervento denominato "Miglioramento Viabilità di Collegamento tra Viale Aldo Moro e S.S.16 – Completamento Strada Interquartieri" - Cup E31b20000400001", ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 26-Bis della L.R.34/92.

Il Dirigente del Servizio, Arch. Maurizio Bartoli, e la titolare della P.O. 6.3, Arch. Marzia Di Fazio, dichiarano, ciascuno per se stesso, di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né di conflitto di interesse anche parziale, ai sensi dell'art. 6-bis della Legge n. 241/1990, nei confronti dei destinatari del presente atto.

La responsabile della istruttoria
P.O. 6.3

Arch. Marzia Di Fazio
(Originale firmato digitalmente)

Il Responsabile del Procedimento
Dirigente del Servizio 6

Arch. Maurizio Bartoli
(Originale firmato digitalmente)

mdf/mb

\\PSSIVFS9\Zone\Uzone\URBA\01-6-97\140DIRIG\1401DIRE\ACCORDI DI PROGRAMMA\2022_FANO_STRADA_GIMARRA\007_parere di conformità.doc