



# Comune di Fano

Provincia di Pesaro Urbino

SETTORE 5° LAVORI PUBBLICI  
U.O.C. COORDINAMENTO E PROGRAMMAZIONE LAVORI PUBBLICI

## LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA CICLOVIA ADRIATICA III STRALCIO DALL'HOTEL PLAYA AL FIUME METAURO

CUP E31B21000950001



### VARIANTE PARZIALE AL PRG DEL COMUNE DI FANO

### RAPPORTO PRELIMINARE DI SCREENING

### RELAZIONE TECNICA



#### Progettisti:

Arch. Irene Esposito  
Arch. Enrico Guaitoli Panini

**ASSESSORE ALLA QUALITÀ URBANA, MOBILITÀ  
SOSTENIBILE E INNOVAZIONI TECNOLOGICHE**  
Dott.ssa Fabiola Tonelli

#### Collaboratori:

Paes. Giulia Mazzali  
Arch. Eleonora Vaccari  
Paes. Ilaria Rinaldi  
Dott. Bruno Mine

**RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO**  
Dott. Ing. Federico Fabbri  
*Dirigente Settore V - Lavori Pubblici*

**ASSISTENTE AL RUP**  
Urb. Pia M. A. Miccoli  
*Coordinatrice del progetto Pinqua Metaurilia*

**COORDINATRICE MOBILITÀ SOSTENIBILE**  
Arch. Paola Stolfa

CODICE

REVISIONE

FORMATO

DATA

## SOMMARIO

<b>SOMMARIO .....</b>	<b>1</b>
<b>Sezione 1 – INFORMAZIONI GENERALI .....</b>	<b>3</b>
DESCRIZIONE DELLA VARIANTE PARZIALE AL PRG .....	3
SOGGETTI COINVOLTI NELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ .....	4
MOTIVAZIONI PER L'APPLICAZIONE DELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ.....	4
DEFINIZIONE DELLE FASI OPERATIVE DELLA PROCEDURA .....	5
ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE IN CONSULTAZIONE.....	5
<b>Sezione 2 - RILEVANZA DELLA VARIANTE AL PRG .....</b>	<b>7</b>
<b>Sezione 3 – CARATTERISTICHE DEL PROGETTO E DELLA VARIANTE AL PRG.....</b>	<b>9</b>
<b>INQUADRAMENTO STRATEGICO E ATTUATIVO DEL PIANO .....</b>	<b>9</b>
<b>INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO.....</b>	<b>10</b>
<i>STRATEGIA REGIONALE SVILUPPO SOSTENIBILE .....</i>	<i>11</i>
<i>CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE .....</i>	<i>12</i>
<b>INQUADRAMENTO DEL CONTESTO STRATEGICO IN MATERIA AMBIENTALE .....</b>	<b>13</b>
<i>NORMATIVA AMBIENTALE E STRATEGIE PERTINENTI .....</i>	<i>13</i>
<i>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PERTINENTI.....</i>	<i>15</i>
<i>OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI E RELAZIONI CON L'INTERVENTO .....</i>	<i>16</i>
<i>SINTESI .....</i>	<i>19</i>
<b>Sezione 4 – CARATTERISTICHE DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE.....</b>	<b>20</b>
<b>DEFINIZIONE DELL'AMBITO TERRITORIALE .....</b>	<b>20</b>
<b>CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO .....</b>	<b>20</b>
<b>INDIVIDUAZIONE E DESCRIZIONE DELLE CRITICITÀ E DELLE EMERGENZE AMBIENTALI.....</b>	<b>20</b>
<b>Sezione 5 – CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI.....</b>	<b>22</b>
<b>VALUTAZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI .....</b>	<b>22</b>
<i>FAUNA, VEGETAZIONE ED ECOSISTEMI.....</i>	<i>22</i>
<i>IMPLICAZIONI DI CARATTERE IDROGEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO.....</i>	<i>22</i>
<i>PAESAGGIO, BENI CULTURALI, STORICI ED ARCHEOLOGICI.....</i>	<i>23</i>
<i>CONSUMO DI RISORSE NON RINNOVABILI .....</i>	<i>23</i>
<i>EFFETTI INDOTTI SULLA SALUTE UMANA CONSUMI DI ENERGIA.....</i>	<i>23</i>
<i>CONSUMO DI RISORSE IDRICHE.....</i>	<i>24</i>

<i>ACQUE REFLUE PRODOTTE</i> .....	24
<i>RIFIUTI PRODOTTI</i> .....	24
<i>INTERAZIONE TRA I FATTORI AI FINI DEL CONTROLLO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E DELLA RESILIENZA DEL TERRITORIO</i> .....	24
<i>EFFETTI TEMPORANEI E REVERSIBILI</i> .....	24
<b>ALLEGATI:</b> .....	<b>25</b>
<b>DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</b> .....	<b>26</b>

## Sezione 1 – INFORMAZIONI GENERALI

### DESCRIZIONE DELLA VARIANTE PARZIALE AL PRG

Oggetto della presente procedura è la variante al PRG del Comune di Fano che interessa una parte delle opere previste dal Progetto di fattibilità tecnico ed economica dei “Lavori di realizzazione della Ciclovía Adriatica III Stralcio dall'Hotel Playa al fiume Metauro”. Il Piano Regolatore Generale - redatto ai sensi della Legge 17.08.1942 n.ro 1150 e successive modificazioni e/o integrazioni e della Legge Regionale n.ro 34 del 05.08.1992 e successive modificazioni e/o integrazioni - si applica all'intero territorio comunale, ed è costituito dalle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) e dagli altri elaborati progettuali di Piano individuati nella Delibera di approvazione. La Ciclovía nel suo complesso è già individuata dal PRG e si sviluppa in via prioritaria in zone P4 - Zone per la viabilità ciclabile. Tuttavia il tracciato si discosta per brevi tratti da quello definito dallo strumento urbanistico e il progetto prevede alcune opere complementari in parte non già previste da PRG.

Nello specifico le opere previste dal progetto che costituiscono variante allo strumento urbanistico sono:

- Tratto di Ciclovía Adriatica in prossimità dell'Hotel Playa che si colloca sulla strada esistente lato mare rispetto all'asse ferroviario;
- Tratto di Ciclovía Adriatica in prossimità del Fiume Metauro che si colloca in parallelo all'asse ferroviario anziché in affiancamento alla SS16;
- Realizzazione di n°3 accessi ciclopeditoni tra SS16 e Ciclovía adriatica e realizzazione di anello ciclabile in affiancamento alla rotonda esistente in prossimità del ponte stradale sul Metauro;
- Ampliamento di parcheggio esistente in via Jozzino;
- Riconfigurazione geometrica di due aree già destinate a parcheggio P2;
- Realizzazione di area a Parcheggio ad est della SS16 in una zona già di fatto utilizzata allo scopo.

Nell'elaborato progettuale 7\_GEN\_6-1-A\_Sovrapposizione del progetto al PRG vigente è possibile osservare quanto sopra descritto.



Figura 1- Localizzazione delle opere su CTR, si veda anche l'elaborato 15\_INQ\_0-2-A\_Corografia generale della ciclovía

## SOGGETTI COINVOLTI NELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ

**L’Autorità competente è la Provincia di Pesaro-Urbino**, Servizio 6- Pianificazione Territoriale – Urbanistica – Edilizia – Gestione Riserva Naturale Statale “Gola del Furlo”;

**L’Autorità procedente, coincidente con il Proponente, è il Comune di Fano.**

## MOTIVAZIONI PER L’APPLICAZIONE DELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ

Si riportano i principali riferimenti normativi e atti amministrativi relativi alla Valutazione Ambientale Strategica:

### Normativa Europea

DIRETTIVA 2001/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente

### Normativa Nazionale

Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale"

### Normativa Regionale

1. Legge Regionale 12 giugno 2007, n. 6 "Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000"
2. Legge Regionale 23 novembre 2011, n. 22 "Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile".
3. Legge Regionale 2 agosto 2017, n. 25 "Disposizioni urgenti per la semplificazione e l'accelerazione degli interventi di ricostruzione conseguenti agli eventi sismici del 2016".
4. 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
5. Decreto PF VAA n. 13 del 17/01/2020 "indicazioni tecniche, requisiti di qualità e moduli per la Valutazione Ambientale Strategica"
6. Decreto PF VAA n. 198 del 14/07/2021 "indicazioni tecniche per la Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti urbanistici"

Il punto 2 del capitolo A.3 “Campo di applicazione” del DGR 1647/2019 “Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica” definisce che sono sottoposti a verifica di assoggettabilità a VAS:

- i piani e programmi di cui al precedente punto 1 che determinano l'uso di "piccole aree a livello locale";
- le "modifiche minori" dei piani e programmi di cui al precedente punto 1.

Tra i piani e programmi di cui al punto 1 rientrano quelli elaborati per la pianificazione territoriale o la destinazione dei suoli.

Le varianti al PRG esposte in precedenza rientrano in tale casistica.

## DEFINIZIONE DELLE FASI OPERATIVE DELLA PROCEDURA

Di seguito sono riportate le fasi procedurali relative alla verifica di assoggettabilità, così come definite al punto B della DGR 1647/2019 “Linee guida regionali per la Valutazione Ambientale Strategica”:

1. L'Autorità procedente trasmette all'Autorità competente un'istanza per la verifica di assoggettabilità a VAS, allegando il rapporto preliminare di cui all'articolo 12, comma 1, del D.lgs. 152/2006 (d'ora in avanti "Rapporto Preliminare di screening") e una proposta degli SCA da consultare. Il Rapporto Preliminare di screening deve essere redatto secondo i criteri di cui all' Allegato I al decreto medesimo e i requisiti minimi di qualità riportati nel documento di indirizzo che sarà predisposto dalla struttura competente della Regione Marche. Qualora il procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS sia integrato con il procedimento di Valutazione di Incidenza, al Rapporto preliminare di screening deve essere associata la Relazione per la Valutazione di Incidenza, che può essere limitata al livello di screening oppure condotta fino allivello di valutazione appropriata.
2. L'Autorità competente, entro 15 giorni dal ricevimento del Rapporto Preliminare di screening e della proposta di SCA, approva, modifica e/o integra l'elenco degli SCA che devono essere consultati e comunica l'avvio del procedimento trasmettendo agli SCA, su supporto informatico, il Rapporto Preliminare di screening stesso.
3. Gli SCA, entro 30 giorni dal ricevimento del Rapporto Preliminare di screening, trasmettono il loro parere all'Autorità competente e all'Autorità procedente indicando, previa motivazione, se il piano o programma in esame deve o meno essere assoggettato a VAS.
4. L'Autorità competente, sentita l'Autorità procedente e tenuto conto dei pareri pervenuti, emette il provvedimento di verifica di assoggettabilità, con atto motivato, entro il termine massimo di 90 giorni dalla data di trasmissione del Rapporto Preliminare di screening.
5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato integralmente nel sito web dell'Autorità competente.

[...]

Ai fini del coordinamento procedurale è facoltà dell'Autorità competente, anche su istanza dell'Autorità procedente o del proponente, indire una conferenza di servizi per acquisire il parere degli SCA. **Ai sensi della legislazione statale vigente, il procedimento di verifica di assoggettabilità a VAS può essere svolto anche nell'ambito della Conferenza di servizi di cui di cui agli articoli 14 e seguenti della L. 241/1990. Tale approccio risulta particolarmente indicato laddove gli iter di elaborazione, adozione e approvazione del piano o programma prevedano già l'indizione di conferenze di servizi.**

## ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE IN CONSULTAZIONE

Soggetti Ambientalmente Competenti (SCA) proposti:

1. AUTORITA' DI BACINO distrettuale dell'APPENNINO CENTRALE;
2. REGIONE MARCHE - Servizio Tutela Gestione Assetto del Territorio, P.F. Tutela del Territorio di Pesaro-Urbino (Parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/2001 e s.m.i.);

3. REGIONE MARCHE – Protezione Civile e Sicurezza del Territorio;
4. PROVINCIA DI PESARO E URBINO - Servizio 6 – Pianificazione Territoriale – Urbanistica –Edilizia – Gestione Riserva Naturale Statale “Gola del Furlo”;
5. PROVINCIA DI PESARO E URBINO - Servizio 3 – Amministrativo - Ambiente - Trasporto Privato;
6. SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO DELLE MARCHE;
7. R.F.I. - Rete Ferroviaria Italiana - DTP – Ancona;
8. COMUNE DI FANO: U.O. Tutela del Paesaggio, U.O. Pianificazione Urbanistica/Territoriale, U.O.C. Viabilità e Traffico, U.O. Ambiente;
9. ASET: Servizio Idrico Integrato e Servizio Verde Pubblico.

**Gli SCA saranno coinvolti e consultati nell'ambito della Conferenza di servizi indetta per il Progetto di fattibilità tecnico ed economica dei Lavori di realizzazione della Ciclovia Adriatica III Stralcio dall'Hotel Playa al fiume Metauro.**



## Sezione 2 - RILEVANZA DELLA VARIANTE AL PRG

**Il tracciato ciclopeditonale di progetto trova conferma nel Piano Regolatore Generale** approvato con Delibera Consiliare n.34 del 19/02/2009. Rispetto alla previsione riportata nel PRG, il tracciato di progetto si discosta unicamente nel tratto iniziale (infatti nel PRG lo Stralcio II di Torrette proveniva lato monte e non lato mare come da recente progettazione preliminare) e nel tratto finale, in prossimità del fiume Metauro, dove in alternativa al collegamento alla rotatoria esistente sulla Strada Statale 16 mediante un tratto di pista in adiacenza al tracciato della Strada Statale (ipotesi da PRG), il progetto prevede la prosecuzione in affiancamento alla sede ferroviaria sino all'intersezione con la strada di accesso alla foce del fiume Metauro. La definizione del tracciato nella sua parte terminale è stata determinata in fase di valutazione delle alternative e la sua geometria tende ad una connessione diretta col ponte ciclopeditonale sulla foce del Metauro, quindi andrà successivamente precisata sulla base degli studi in corso da parte della Regione Marche.

Si evidenzia inoltre che il PRG nel tratto più a sud del tracciato prevede un lungo tratto di verde attrezzato che costeggia la ciclovia su ambo i lati, come a definire una sorta di parco lineare, principio rispettato dal progetto lungo tutto il suo sviluppo.

**In parte in variante al vigente PRG sono stati inseriti quattro parcheggi pubblici che fungeranno da parcheggi scambiatori e strade di accesso ciclopeditonale** di collegamento tra la Statale Adriatica e la ciclovia Adriatica.

Inoltre il progetto prevede la realizzazione di accessi ciclopeditonali tra Strada Statale 16 e Ciclovia Adriatica. **Parte degli accessi sarà da realizzare in variante al PRG.**

Infine anche **il nuovo sottopasso ciclopeditonale non è previsto dal PRG vigente.**

In linea generale, **la realizzazione dell'opera in esame che costituisce variante al Piano, si può considerare "intrinsecamente sostenibile" nel suo complesso** proprio perché prefigura una nuova modalità "dolce" di fruizione del territorio. Le infrastrutture per il cicloturismo sono da considerarsi "infrastrutture leggere" poiché il loro impatto ambientale è tendenzialmente basso e il rapporto costi/benefici altissimo.

Tuttavia i **molteplici livelli di tutela presenti sul territorio** possono rappresentare una possibile criticità. A seguire si elencano sinteticamente vincoli e tutele di tipo paesistico-ambientale che interessano le aree oggetto di variante.

- Vincolo paesaggistico relativo al fiume Metauro: D.G.R.M. n. 668 del 03.02.1981 "Zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla".
- Vincolo paesaggistico relativo ai territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, ai sensi dell'Art.142 lettera a) del Decreto Legislativo n. 42/2004.
- "Fascia di rispetto dei 100 metri" definiti dal Piano di Gestione delle zone costiere (GIZC) di cui all'articolo 8, comma 2, lettera a), del Protocollo GIZC e Art. 22 – Disciplina della "fascia di rispetto" delle NTA.
- Area classificata dal Piano di Assetto Idrogeologico con rischio R4 (molto elevato).
- Aree individuate nella serie "Progetto Urbanistico e Ambiti di Tutela" scala 1:5000, come "litorale marino a basso livello di compromissione" sottoposte alla tutela integrale".
- Tutela integrale relativa al Fiume Metauro nell'ambito del Sottosistema Geo-Geomorfo-Idrogeologico
- ZPS "Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce", parte della Rete Natura 2000, coincidente con il SIC omonimo. Si precisa che gli interventi si collocano in prossimità del sito ma esternamente ad esso.
- Fasce di rispetto per ferrovia



Per un maggiore approfondimento della localizzazione delle opere rispetto ai vincoli si consultino gli elaborati:

6\_GEN\_5-1-A\_Studio d'inserimento urbanistico

18\_INQ\_3-1-A\_Tavola Beni paesaggistici e culturali

19\_INQ\_4-1-A\_Tavola di Analisi Ambientale

## Sezione 3 – CARATTERISTICHE DEL PROGETTO E DELLA VARIANTE AL PRG

### INQUADRAMENTO STRATEGICO E ATTUATIVO DEL PIANO

Il quadro di riferimento normativo della variante urbanistica al PRG Fano, approvato con delibera consiliare n° 34 del 19/02/2009, è fondamentalmente regolato dalla Legge Regionale della Regione Marche n. 34/92 e successive modificazioni “Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio”.

L’art. 26 della L.R. Marche n. 34/1992 disciplina le modalità di approvazione degli strumenti urbanistici comunali, dei regolamenti edilizi e delle relative varianti.

La variante viene redatta ai fini dell’apposizione del vincolo preordinato all’esproprio ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità”

La Tavola Unica con bozza di proposta di variante è allegata alla presente relazione.

Va inoltre considerato lo specifico oggetto della natura della variante, volta alla realizzazione di un’opera di carattere nazionale. **Le opere in progetto fanno parte della Ciclovía Turistica Nazione Adriatica** che si sviluppa per più di 800 chilometri in un territorio vasto e complesso, attraversando da Nord a Sud 6 Regioni, 17 Provincie e 98 Comuni. Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT), di cui la Ciclovía Adriatica fa parte, è un progetto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e del Ministero dei Beni Artistici, Culturali e Turistici (Mibact) sviluppato tra il 2015 e il 2018. L’obiettivo è di realizzare 10 ciclovie nazionali sicure e di qualità, per un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali lungo tutta la penisola.

**Oltre alla funzionalità intrinseca di mobilità sostenibile, la le ciclovie porteranno un contributo a livello di economia** con la creazione di “green jobs” e un’economia sostenibile che possono diventare un paradigma di sviluppo valido a livello nazionale. Centinaia di migliaia di cicloturisti potrebbero pedalare lungo tale infrastrutture, divenendo il motore di una nuova occupazione per nuove economie diffuse, sostenibili e durature.

**Come detto la Ciclovía in progetto fa parte del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche italiane (SNCT), in virtù di ciò si pone gli obiettivi propri di questo tipo di rete sia dal punto di vista della pianificazione che della progettazione.** Per l’approfondimento delle strategie e degli obiettivi si faccia riferimento all’elaborato 3\_GEN\_2-1-A\_Relazione illustrativa e tecnica e allo specifico capitolo “OBIETTIVI E STRATEGIE”. Nel successivo capitolo “NORMATIVA E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO” dello stesso documento è riportata la normativa di riferimento per le infrastrutture ciclabili.

Le azioni e gli strumenti attraverso i quali si intende raggiungere gli obiettivi sono:

- **la valutazione delle alternative progettuali** (si faccia riferimento all’elaborato 2\_GEN\_1-1-A\_Analisi delle alternative progettuali);
- lo sviluppo della soluzione scelta che, alla luce degli obiettivi da raggiungere con la realizzazione dell’opera e in linea con i temi individuati dalle linee guida per le Ciclovie regionali delle Marche, **metterà a sistema lo studio dell’infrastruttura per la mobilità e relative opere complementari con lo sviluppo dell’infrastruttura verde e blu**, ovvero una rete di aree naturali e seminaturali pianificate a livello strategico per proteggere e migliorare la natura ed i processi naturali. Il progetto è stato quindi sviluppato facendo riferimento alle Nature based Solutions-NbS, ovvero soluzioni basate sulla natura finalizzate ad ottenere benefici e servizi ecosistemici con particolare riferimento alla

mitigazione e all'adattamento climatico, alla migliore gestione delle acque meteoriche, al comfort termico, alla riduzione dell'isola di calore urbana e dell'inquinamento dell'aria, al benessere e alla salute delle persone, all'aumento della biodiversità, ecc. offrendo al contempo alle comunità benefici estetici e spazi verdi. Le pavimentazioni previste per la viabilità ciclopedonale e i parcheggi sono previste permeabili. Si faccia riferimento all'elaborato 3\_GEN\_2-1-A\_Relazione illustrativa e tecnica e agli specifici capitoli "INFRASTRUTTURA VERDE E BLU" e "PARCHEGGI".

Il quadro economico complessivo per la realizzazione dell'intera opera prevista nel PFTE è stimato ammontare a € 12.078.446,73, di cui € 7.824.897,78 per lavori e € 4.253.548,94 di somme a disposizione dell'Amministrazione. Per un maggior approfondimento sulle risorse economiche da impiegare si veda l'elaborato 5\_GEN\_4-1-A\_Quadro economico.

## INQUADRAMENTO DEL CONTESTO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATICO

La variante si rapporta con i seguenti strumenti di pianificazione la cui analisi è stata svolta nell'elaborato 6\_GEN\_5-1-A\_Studio d'inserimento urbanistico:

- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) – 1989
- Adeguamento del Piano Paesistico al Codice del Paesaggio (elaborati per l'adeguamento del PPAR) - 2010
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) – 2000
- Variante al Piano Particolareggiato delle Spiagge (PP) – 2019
- Linee Guida per la realizzazione e la segnaletica della Rete Ciclabile Regionale

Nell'elaborato 10\_GEN\_9-1-A\_Relazione idrologica e idraulica nello specifico capitolo "ANALISI DELLE PREVISIONI DEL PAI E DEL PGRA" vengono analizzati i seguenti strumenti di pianificazione:

- Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Marche
- Piano di gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

Nell'elaborato 12\_GEN\_11-1-A\_Studio di Prefattibilità Ambientale nel capitolo "4.2 INQUADRAMENTO VINCOLI AMBIENTALI" al paragrafo Territori Costieri, viene analizzato in relazione all'opera:

- Piano di Gestione delle zone costiere (GIZC)

A seguire si procede all'analisi di ulteriori strumenti ritenuti pertinenti al fine di completare il quadro e il contesto pianificatorio e programmatico:

- Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile
- Classificazione Acustica del Comune di Fano

**STRATEGIA REGIONALE SVILUPPO SOSTENIBILE**

La Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile è stata approvata in data 13 Dicembre 2021 con la DAAL n° 25 e redatta ai sensi del DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, N. 152, ARTICOLO 34.

La Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS) definisce il contributo alla realizzazione degli obiettivi della Strategia Nazionale e dell’Agenda 2030. È stata sviluppata sulla base delle linee di indirizzo fornite dalla Cabina di regia (organo di governance) e attraverso un ampio coinvolgimento della società civile.

La SRSvS è stata definita in linea con l’innovazione di processo richiesta che riguarda la forte connessione di 4 ambiti d’azione: sociale, ambientale, economico ed istituzionale, al fine di superare l’approccio “per settori”.

La Strategia individua cinque scelte strategiche, affiancate da fattori abilitanti denominati vettori di sostenibilità, declinate in 19 obiettivi per i quali sono state individuate le azioni che concorrono alla loro realizzazione. Inoltre, ha sviluppato un focus particolare sul tema della resilienza territoriale per il quale ha individuato tre direttrici di sviluppo.



Figura 2 - Schema di sintesi delle Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile

La SRSvS definisce il quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a tal fine sono individuati gli indicatori di contributo che devono essere obbligatoriamente utilizzati nella VAS, relazionati agli indicatori di contesto della Strategia, con l’individuazione dei relativi traguardi (target).

## CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE

In base alla Classificazione Acustica del Comune di Fano (Elaborato B), approvato con delibera consiliare n°26 del 12/02/2009, l'area interessata dall'opera e oggetto di variante, rientra prevalentemente in Classe III (60/50) "Aree di tipo misto" e, nella fascia più prossima alla SS16, in Classe IV (65/55) "Aree di intensa attività umana". Si evidenzia inoltre la Fascia di rispetto relativa alla Strada Statale.

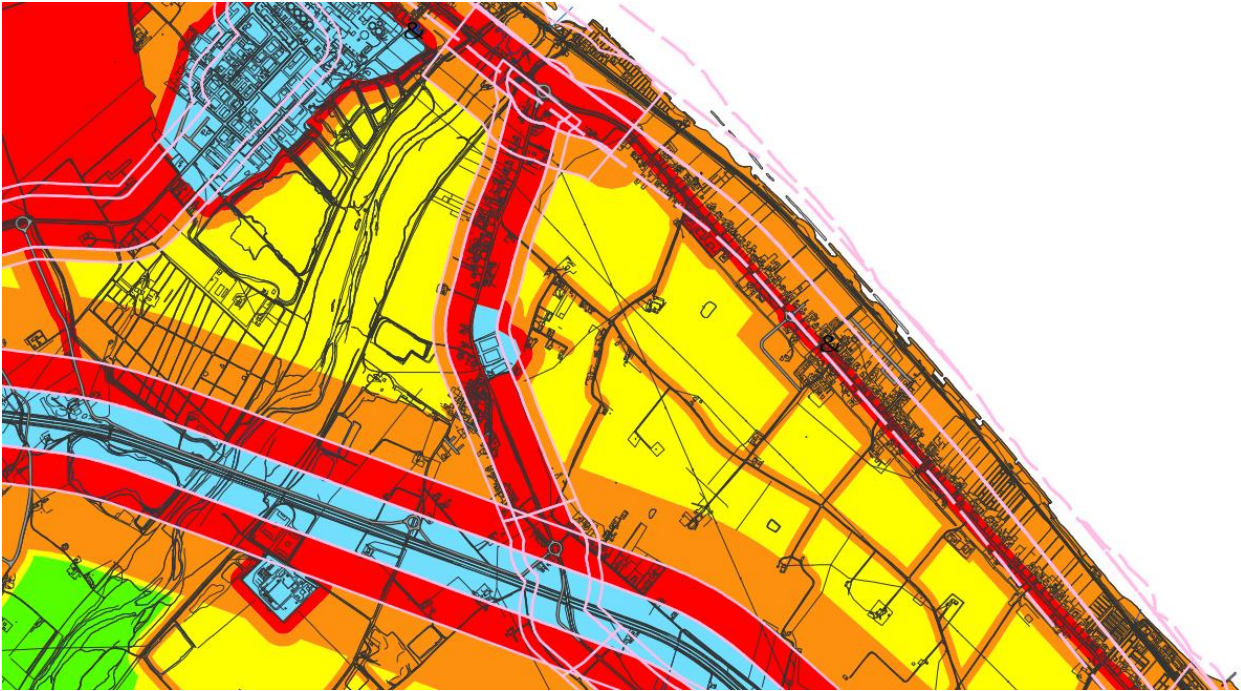


Figura 3 - Estratto dell'elaborato B della Classificazione Acustica del Comune di Fano

La realizzazione di qualsiasi ciclabile genera un effetto positivo sulla componente atmosferica in fase di esercizio, in virtù delle caratteristiche di eco-compatibilità della mobilità dolce e del potenziale effetto di riduzione del traffico motorizzato e quindi anche delle componenti di rumore.

## INQUADRAMENTO DEL CONTESTO STRATEGICO IN MATERIA AMBIENTALE

### NORMATIVA AMBIENTALE E STRATEGIE PERTINENTI

- Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Norme in materia ambientale, riferimento per il campo di applicazione della VAS (Art.6) e per le caratteristiche della stessa (Titolo II).
- D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 (e s.m.i) "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche", riferimento per i siti della Rete Natura 2000.
- Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", riferimento per i vincoli paesaggistici.
- Legge Regione Marche 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" disciplina l'articolazione delle funzioni amministrative in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio tra Regione, province e comuni, determinando anche i relativi obiettivi e strumenti.
- Legge Regionale n.14 del 17/06/2008 "Norme per l'edilizia sostenibile" che definisce i criteri di "Sostenibilità ambientale negli strumenti urbanistici" (Art.5). La legge evidenzia come i piani generali e i piani attuativi debbano contenere le indicazioni necessarie a perseguire e promuovere criteri di sostenibilità delle trasformazioni territoriali ed urbane atti a garantire:
  - a) l'ordinato sviluppo del territorio, del tessuto urbano e del sistema produttivo;
  - b) la compatibilità dei processi di trasformazione ed uso del suolo con la sicurezza, l'integrità fisica e l'identità storico-culturale del territorio stesso;
  - c) il miglioramento della qualità ambientale, architettonica e della salubrità degli insediamenti;
  - d) la riduzione della pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali, anche attraverso opportuni interventi di mitigazione degli impatti;
  - e) la riduzione del consumo di nuovo territorio, evitando l'occupazione di suoli ad alto valore agricolo o naturalistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione.

Si evidenzia come l'approccio progettuale dell'opera che costituisce parzialmente variante al PRG sia in linea con i principi di sostenibilità esposti dalla legge. Si faccia riferimento all'elaborato 3\_GEN\_2-1-A\_Relazione illustrativa e tecnica e agli specifici capitoli "OBIETTIVI E STRATEGIE", "INFRASTRUTTURA VERDE E BLU" e "PARCHEGGI"

- Legge Regionale n. 22 del 23 novembre 2011 "Norme in materia di riqualificazione urbana sostenibile e assetto idrogeologico e modifiche alle Leggi regionali 5 agosto 1992, n. 34 "Norme in materia urbanistica, paesaggistica e di assetto del territorio" e 8 ottobre 2009, n. 22 "Interventi della regione per il riavvio delle attività edilizie al fine di fronteggiare la crisi economica, difendere l'occupazione, migliorare la sicurezza degli edifici e promuovere tecniche di edilizia sostenibile", riferimento per la riqualificazione urbana sostenibile e per l'assetto idrogeologico.

La legge è finalizzata in particolare a:

- a) promuovere la trasformazione urbana in termini di qualità, riducendo il consumo di suolo;
- b) creare spazi pubblici di elevata qualità;
- c) modernizzare le reti infrastrutturali e migliorare l'efficienza energetica;
- d) semplificare le procedure per le trasformazioni urbane complesse finalizzate alla riqualificazione di parti consistenti del sistema urbano;
- e) definire, nel rispetto della disciplina di tutela del patrimonio culturale e del paesaggio, strategie integrate di rigenerazione urbana, intese come complesso sistematico di trasformazioni urbanistiche ed edilizie concernenti aree e complessi edilizi caratterizzati da degrado urbanistico, edilizio,



ambientale o socio-economico, che non determinino consumo di suolo, realizzate secondo metodologie e tecniche di sostenibilità ambientale, rinaturalizzazione dei suoli consumati in modo reversibile, recupero dei servizi ecosistemici persi, deimpermeabilizzazione, bonifica, innalzamento del potenziale ecologico- ambientale e della biodiversità urbana, finalizzate alla priorità del riuso;

f) aumentare il livello di sicurezza e ridurre il rischio idrogeologico;

g) mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici;

h) contribuire alla realizzazione delle reti ecologico-ambientali.

Legge regionale 22/2011, approvata dopo gli eventi alluvionali del marzo 2011, che tratta, al capo II, l'assetto idrogeologico del territorio e dispone:

1. per “gli strumenti di pianificazione del territorio e loro varianti da cui derivi una trasformazione in grado di modificare il regime idraulico” l'esecuzione di una “verifica di compatibilità idraulica” (cfr commi 1 e 2 dell'art. 10);
2. la previsione di misure compensative rivolte al perseguimento “dell'invarianza idraulica” per “ogni trasformazione del suolo che provochi una variazione di permeabilità superficiale” (cfr comma 3 dell'art. 10).

Sulla coerenza dell'approccio progettuale alle suddette disposizioni si faccia riferimento a quanto già detto al punto precedente. Circa la compatibilità idraulica si veda l'elaborato 10\_GEN\_9-1-A\_Relazione idrologica e idraulica

- Legge Regionale n. 6 del 12 giugno 2007 “Modifiche ed integrazioni alle leggi regionali 14 aprile 2004, n. 7, 5 agosto 1992, n. 34, 28 ottobre 1999, n. 28, 23 febbraio 2005, n. 16 e 17 maggio 1999, n. 10. Disposizioni in materia ambientale e Rete Natura 2000” e DGR 1661 del 2020 con cui sono state adottate le nuove linee guida regionali per la procedura di valutazione di incidenza dei siti Natura 2000.

Si evidenzia che la variante in esame si colloca in prossimità del SIC/ZPS “Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce”. Alla luce del suddetto DGR n. 1661 del 30 dicembre 2020 viene attivato il Livello I Screening al fine di valutare se l'intervento può determinare un'incidenza significativa sul sito, allegato alla presente relazione.

- D.G.R. n. 304 del 09 marzo 2020” Individuazione delle scelte strategiche e primi indirizzi per la definizione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile in attuazione dell'Accordo tra la Regione Marche e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare” e successivo D.G.R. n. 250 del 08 marzo 2021 “Documento propedeutico alla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile”. La Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSvS) è stata approvata con DAAL n° 25 del 13 Dicembre 2021 e redatta ai sensi del DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, N. 152, ARTICOLO 34.
- Legge Regionale n. 38/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della Mobilità Ciclistica”, DGR 1657/2016 “POR FESR Marche 2014/2020 Azioni a favore della mobilità ciclistica e cicloturistica regionale: individuazione degli assi di sviluppo delle ciclovie, dei percorsi ciclabili e cicloturistici. Definizione dei criteri per l'accesso ai contributi e per la redazione dei Bandi. Modalità attuative dell'Azione 14.4 -Asse 4 del POR FESR Marche 2014/2020” e DGR 946/2020 “Applicazione L.R. n. 38/2012 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” - Approvazione delle “Linee guida per la realizzazione e la segnaletica della Rete ciclabile regionale”, riferimenti circa obiettivi e strategie di sviluppo della rete ciclabile.



## STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE PERTINENTI

### Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)

Il PRG di Fano è stato redatto in adeguamento al Piano Paesistico Ambientale Regionale vigente. L'area in variante interessa i seguenti beni paesaggistici vincolati:

- il fiume Metauro: D.G.R.M. n. 668 del 03.02.1981 "Zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla". Il decreto delimita la zona con tutti i riferimenti catastali, e richiede una tutela massima per le zone adiacenti al fiume, e per le zone boscate e agricole di pregio intorno;
- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, ai sensi dell'Art.142 lettera a) del Decreto Legislativo n. 42/2004.
- Tutela integrale relativa al Fiume Metauro nell'ambito del Sottosistema Geo-Geomorfo-Idrogeologicomete

Inoltre la variante si colloca in Aree di alta percezione visiva.

### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Nell'area di progetto si evidenziano riguardo al sistema ecologico-naturalistico "Zone esondabili solo in caso di eventi meteorologici eccezionali" relativamente alla presenza del fiume Metauro. Riguardo i corsi d'acqua il PTC conferma i contenuti del P.P.A.R., per cui rimangono in vigore integralmente le sue prescrizioni, direttive ed indirizzi originari. Con riferimento al sistema storico-ambientale, l'area di progetto attraversa:

- Aree sottoposte a vincolo L 1497/39
- Ambiti di tutela costieri individuati dal PPAR

La Carta tematica "IL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE ED I SITI DI RETE NATURA 2000: ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA" prodotta dalla Provincia di Pesaro-Urbino evidenzia la presenza del SIC/ZPS "Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce" in prossimità delle opere. Viene attivato il Livello I Screening al fine di valutare se l'intervento può determinare un'incidenza significativa sul sito, allegato alla presente relazione.

### Variante al Piano Particolareggiato delle Spiagge (PP)

Il progetto è sostanzialmente in linea con gli obiettivi e le strategie del piano. Tuttavia le stesse varianti che si prevedono per il PRG potrebbero essere applicate al PP.

### Linee Guida per la realizzazione e la segnaletica della Rete Ciclabile Regionale

Il progetto è in linea con gli obiettivi e le strategie indicate nelle linee guida ed in particolare con l'indicazione di accompagnare l'infrastruttura per la mobilità con opere a verde e sistemazioni ambientali.

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

L'area di interesse ricade parzialmente nelle zone a rischio di inondazione del territorio oggetto del "Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Marche". Si rende necessario realizzare una valutazione della compatibilità e trasparenza idraulica dell'opera oltre all'indicazione delle misure di mitigazione della pericolosità idraulica.

### Piano di gestione del Rischio Alluvioni (PGRA)

L'area di progetto ricade parzialmente nelle aree soggette a inondazione individuate dal PGRA. Si rende necessario realizzare una valutazione della compatibilità e trasparenza idraulica dell'opera oltre all'indicazione delle misure di mitigazione della pericolosità idraulica.

### Piano di Gestione delle zone costiere (GIZC)

Parte delle opere ricadono in "Fascia di rispetto dei 100 metri" definiti dal Piano di Gestione delle zone costiere (GIZC) di cui all'articolo 8, comma 2, lettera a), del Protocollo GIZC e Art. 22 – Disciplina della "fascia di rispetto" delle NTA.

### Classificazione Acustica del Comune di Fano

Si ritiene la variante compatibile con l'attuale classificazione

### OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE PERTINENTI E RELAZIONI CON L'INTERVENTO

Nella presente sezione sono individuati gli obiettivi di sostenibilità ambientale nei confronti dei quali verificare la coerenza della variante in analisi.

La SRSvS definisce il quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), a tal fine sono individuati gli indicatori di contributo che devono essere obbligatoriamente utilizzati nella VAS, relazionati agli indicatori di contesto della Strategia, con l'individuazione dei relativi traguardi (target).

Di seguito viene effettuata una valutazione preliminare nei confronti degli obiettivi di sostenibilità facenti capo alla SRSvS riportati all'interno della deliberazione approvata con DAAL n° 25 del 13 Dicembre 2021 e redatta ai sensi del DECRETO LEGISLATIVO 3 APRILE 2006, N. 152, ARTICOLO 34. La valutazione riportata in tabella è stata effettuata selezionando le Azioni della SRSvS maggiormente attinenti, per tematica, alla Variante in analisi evidenziandone le possibili relazioni.

SCELTA STRATEGICA	OBIETTIVO SRSVS	AZIONE SRSVS	RELAZIONI E RISPONDEZZA
A - Obiettivi Territorio Resiliente	A.1 - Aumentare la sicurezza del territorio, degli edifici e delle infrastrutture	A.1.1 Integrare il tema del rischio nella pianificazione territoriale e urbanistica, considerando oltre la riduzione del rischio sismico anche quella dei diversi tipi di rischio cui i territori e i cittadini che li abitano sono sottoposti (rischio idrogeologico, industriale, cambiamento climatico, rischio sanitario, etc.) al fine di ridurre la vulnerabilità del sistema urbano - territoriale nel suo insieme	Definizione del tracciato tenendo conto dei diversi livelli di rischio. L'intervento integra accorgimenti e approfondimenti atti alla mitigazione del cambiamento climatico e alla riduzione del rischio idrogeologico. La progettazione dell'infrastruttura verde e blu integrata a quella della mobilità mira a questi obiettivi.
		A.1.2 Aumentare l'utilizzo di strumenti tecnici di analisi ambientale nella conservazione dei territori attraverso una gestione sostenibile delle risorse naturali rispettandone regole di funzionamento, limiti fisici, biologici e climatici	Le scelte di tracciato tengono in considerazione la vulnerabilità del territorio, in particolare di quello costiero, riducendo l'impatto su di esso e prevedendo specifici interventi di mitigazione. La scelta di sviluppare la ciclovía non in rilevato e l'uso di soluzioni nature based come impostazione progettuale sostiene il rispetto delle risorse naturali e del loro funzionamento
		A.1.3 Progettare infrastrutture resilienti che siano sostenibili, sicure e accessibili a tutti e in grado di garantire il funzionamento anche in	La realizzazione dell'opera favorirà gli spostamenti in bici con riduzione del traffico motorizzato e maggior sicurezza per gli utenti. Il leggero rialzo del piano ciclabile di 50 cm metterà al riparo l'infrastruttura

		caso di eventi calamitosi in tutti i settori	dagli eventi di allagamento e ingressioni marine più frequenti. In caso di eventi di piena eccezionali l'infrastruttura sarà chiusa.
		A.1.4 Realizzare opere infrastrutturali per la sicurezza dal rischio idrogeologico privilegiando soluzioni Nature based (NBS) e, ove possibile, soluzioni integralmente verdi	La progettazione dell'infrastruttura per la mobilità dolce viene integrata con lo sviluppo dell'infrastruttura verde e blu. Anche le opere complementari come accessi e parcheggi sono progettate sulla base di soluzioni Nature based.
	A.2 Marche connesse	A.2.1 Implementare un sistema di mobilità interconnesso e intermodale che limiti l'isolamento delle aree interne, faciliti le connessioni al di fuori della regione e garantisca una mobilità urbana sostenibile	L'intervento rientra in un progetto di Ciclovía Nazionale con connessioni ad ampia scala. L'infrastruttura si inserisce nella rete di mobilità urbana sostenibile, grazie agli accessi previsti ben si connette a livello locale con i percorsi ciclopeditoni esistenti e pianificati. I parcheggi possono fungere da parcheggi scambiatori.
B: Obiettivi cambiamento climatico	B.1 Garantire la tutela degli ambienti acquatici, la disponibilità e la qualità delle acque in linea con le esigenze del territorio	B.1.2 Gestione sostenibile delle risorse marine e del territorio costiero	Le scelte di tracciato tengono in considerazione la vulnerabilità del territorio, in particolare di quello costiero, riducendo l'impatto su di esso. Sono previsti specifici interventi di mitigazione volti alla ricostituzione e conservazione dell'ambiente dunale che potrà anche favorire l'attrattività naturale oggi al centro della domanda turistica emergente.
	B.3 Migliorare la qualità dell'aria	B.3.1 Promozione di strumenti per il miglioramento della qualità dell'aria in considerazione delle diverse caratteristiche e necessità dei territori	L'infrastruttura favorirà gli spostamenti a piedi e in bicicletta, con riduzione del traffico veicolare e conseguente diminuzione delle emissioni in atmosfera. L'infrastruttura verde integrata all'infrastruttura per la mobilità contribuisce all'assorbimento degli inquinanti con conseguente miglioramento della qualità dell'aria.

	B.5 Favorire l'integrazione di piani e misure di adattamento e mitigazione del cambiamento climatico	<p>B.5.3 Tutela degli ecosistemi forestali per combattere il cambiamento climatico e migliorare l'assorbimento di CO2</p> <p>B.5.4 Favorire la riduzione dei diversi tipi di rischio al fine di ridurre la vulnerabilità del sistema costiero nel suo insieme attraverso la piena attuazione del Piano di Gestione Integrata delle Zone Costiere (Piano GIZC)</p> <p>B.5.5 Avviare azioni di sostegno e coordinamento delle comunità locali affinché nelle aree urbane vengano attuati modelli di città ecosostenibili e resilienti considerando gli aspetti economici, sociali ed ambientali</p>	<p>L'intervento non interviene sul bosco ripariale che interessa la foce del Metauro mantenendone l'integrità. Viene prevista una infrastruttura verde alberata che implementa la rete ecologica a livello locale.</p> <p>Le scelte di tracciato tengono in considerazione la vulnerabilità del territorio, in particolare di quello costiero, riducendo l'impatto su di esso. Sono previsti specifici interventi di mitigazione volti alla ricostituzione e conservazione dell'ambiente dunale.</p> <p>L'intervento favorisce la mobilità ciclistica e pedonale e integra una rete verde alberata, sistemi di infiltrazione naturali delle acque al terreno e minimizza le impermeabilizzazioni del terreno</p>
C: Obiettivi Servizi Ecosistemici	C.1. Favorire la crescita economica del territorio, tutelando le caratteristiche naturali del patrimonio paesaggistico, agricolo e forestale	C.1.3. Promuovere il turismo tutelando il patrimonio ambientale delle Marche e favorendo l'afflusso turistico diffuso e differenziato e la destagionalizzazione	L'intervento propone una valorizzazione del turismo sostenibile, favorisce la scoperta e valorizzazione dell'ambiente naturale e delle comunità locali con il loro patrimonio storico, culturale e identitario anche grazie al progetto narrativo che accompagna quello infrastrutturale. L'accessibilità ciclabile al territorio favorisce anche la differenziazione stagionale degli afflussi turistici.
D: Obiettivi Equità Tra Persone	D.2 Migliorare gli insediamenti urbani, attraverso spazi e servizi adatti alle esigenze di tutte le fasce della popolazione	<p>D.2.2. Realizzare servizi e infrastrutture per la mobilità a favore delle persone con bisogni speciali</p> <p>D.2.4 Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età</p>	<p>L'intervento migliora l'accessibilità per la popolazione locale e i turisti.</p> <p>L'intervento stimola stili di vita attivi che favoriscono il benessere fisico e psichico.</p>

## SINTESI

La trattazione dei precedenti capitoli della sezione 3 permette di sviluppare quanto richiesto al primo punto dell'Allegato I della Parte Seconda del D.lgs. 152/2006, di cui si propone di seguito una tabella di sintesi.

<b>Criteri riportati al primo punto dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.lgs. 152/06</b>	<b>Rispondenza</b>
In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse	La variante al Piano non ha rilevanza come quadro di riferimento per altri progetti o attività che possano generare ulteriori effetti ambientali
In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	La variante al Piano indirettamente influenza: <ul style="list-style-type: none"> <li>• il Piano Spiagge;</li> <li>• la progettazione dei comparti ST6_P74 e ST6_P75.</li> </ul>
La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, sotto il profilo ambientale, economico e sociale	Dalla precedente analisi degli obiettivi di sostenibilità della SRSvS emerge come gli interventi siano ampiamente in linea con la strategia regionale. L'opera è interpretata come occasione di qualificazione ambientale e paesaggistica e di promozione dello sviluppo sostenibile
Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma	Non si evidenziano specifiche problematiche di natura ambientale che la variante possa influenzare. Specifica attenzione può essere posta al rischio idraulico.
La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	Non si prevede un possibile effetto sulla normativa ambientale a livello comunitario

## Sezione 4 – CARATTERISTICHE DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

### DEFINIZIONE DELL'AMBITO TERRITORIALE

L'area oggetto della variante è situata a sud del centro di Fano e del Fiume Metauro lungo la fascia costiera. Più precisamente lo STRALCIO III della Ciclovía Adriatica si sviluppa dall'Hotel Playa, dove termina lo Stralcio II, sino al fiume Metauro. L'attraversamento del fiume Metauro è oggetto di progettazione da parte di Regione Marche ed è escluso dalla presente analisi. Eccetto un primo tratto di ciclovía di circa 200m che prosegue da Via Buonincontri su strada chiusa lato mare, le opere si collocano tutte nella fascia compresa tra la linea ferroviaria e la SS16.

Il territorio in cui la variante esplica la sua azione è ascrivibile all'area stessa ma i potenziali effetti ambientali, soprattutto migliorativi, possono invece interessare anche aree più ampie.

### CARATTERIZZAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO

Per la caratterizzazione dell'ambiente e del paesaggio si faccia riferimento al capitolo "INQUADRAMENTO TERRITORIALE" dell'elaborato 3\_GEN\_2-1-A\_Relazione illustrativa e tecnica, ed in particolare ai paragrafi:

- IL CONTESTO PAESAGGISTICO E IL PATRIMONIO STORICO-CULTURALE
- IL CONTESTO AMBIENTALE

Si faccia altresì riferimento agli elaborati:

- 8\_GEN\_7-1-A\_Relazione per la verifica preventiva dell'interesse archeologico
- 9\_GEN\_8-1-A\_Relazione Geologica e Geotecnica
- 10\_GEN\_9-1-A\_Relazione idrologica e idraulica

### INDIVIDUAZIONE E DESCRIZIONE DELLE CRITICITÀ E DELLE EMERGENZE AMBIENTALI

**Considerate le caratteristiche intrinseche dell'opera, considerato l'approccio progettuale e il quadro del contesto ambientale non si riscontrano criticità significative. Rispetto all'inquadramento strategico la proposta di variante (Sezione 3) è in linea con gli obiettivi posti dalle strategie sovraordinate.**

Nelle aree individuate nella serie "Progetto Urbanistico e Ambiti di Tutela" scala 1:5000, come "litorale marino a basso livello di compromissione" sottoposte alla tutela integrale si sottolinea come il progetto attraversi territori non urbanizzati ma si ponga sul limite di essi, in affiancamento ad un'altra infrastruttura esistente, la linea ferroviaria, senza creare cesure. Inoltre l'intervento, grazie all'approccio progettuale nature based e all'integrazione dell'infrastruttura verde e blu, costituisce riqualificazione delle risorse paesistico-ambientali, in linea con gli indirizzi di tutela.

Riguardo al **consumo delle risorse naturali, ed in particolare al consumo di suolo**, la variante non si discosta in maniera significativa da quanto già previsto da PRG. Infatti il tracciato della Ciclovía, anche se con lievi

differenze di andamento, era già previsto nel PRG. Nel primo tratto lato mare rispetto alla ferrovia l'intervento sfrutta una strada sterrata esistente con riduzione delle superfici di nuova urbanizzazione.

Per quanto riguarda gli accessi ciclopedonali questi sono in parte già previsti da PRG e in parte si attestano su accessi privati esistenti, sfruttando quindi parti di territorio di fatto già parzialmente urbanizzate. L'occupazione di nuovi suoli per la realizzazione degli accessi è minima, considerando che questi hanno larghezza 3m ed uno sviluppo lineare totale di 652m (si intendono quelli esclusi da previsione di PRG).

Circa i parcheggi invece:

- Ampliamento parcheggio Via Jozzino: il parcheggio evidenziato da PRG viene ampliato per circa 1.100 mq comprensivi di aree verdi;
- Parcheggi dietro la Chiesa: le geometrie vengono ridefinite, nel caso di quello a sud della strada mantenendo la medesima superficie, nel caso di quello a nord della strada diminuendo la superficie di 1.437 mq;
- Parcheggio a sud della foce del Metauro: il parcheggio esiste di fatto. L'intervento prevede una superficie totale di 1.855 mq comprensiva di aree verdi.

**Specificata attenzione può essere posta al rischio idraulico:** l'area è parzialmente classificata dal Piano di Assetto Idrogeologico con rischio R4 (molto elevato). Per ragioni di inserimento paesaggistico ambientale oltre che di sostenibilità economica dell'intervento, e con l'intento di mantenere il più possibile l'opera in trasparenza idraulica, si intende di non realizzare l'opera in rilevato bensì di prevedere il suo inserimento nel Piano di Allerta specifico della Protezione Civile, ovvero in caso di evento di piena eccezionale l'infrastruttura e i suoi accessi andranno chiusi alla circolazione. Tuttavia, alla luce delle criticità idrauliche dell'area dovute a ingressioni marine, risalite di falda e per mettere in sicurezza l'infrastruttura rispetto agli allagamenti più frequenti dovuti a forti piogge o mareggiate, tutta la ciclovia e gli accessi ciclopedonali si collocheranno a circa 50 cm sopra al piano di campagna.

**Percorsi ciclabili e parcheggi sono previsti in materiali permeabili e sono accompagnati da una rete di raccolta e smaltimento naturale delle acque meteoriche.** L'opera non grava sul sistema fognario e sulla permeabilità dei suoli.

Come si evince dall'elaborato 8\_GEN\_7-1-A\_Relazione per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, lungo il tracciato scelto per la ciclovia in progetto e nelle sue immediate vicinanze, **non risultano esserci depositi archeologici noti.** Il progetto, infatti, ricade all'interno della formazione geologica di sabbie antiche, un tempo sotto il livello del mare, dove la probabilità di intercettare un deposito archeologico è alquanto rara. Pertanto all'Area 1 è stato assegnato un grado di rischio basso.

Le **emergenze ambientali maggiormente significative** presenti nell'area sono:

- Il Fiume Metauro (tutela integrale e vincolo paesaggistico) e la ZPS/SIC "Fiume Metauro da Piano di Zucca alla foce", parte della Rete Natura 2000, per la quale si avvia il Livello I Screening al fine di valutare se l'intervento può determinare un'incidenza significativa sul sito, allegato alla presente relazione. Si precisa ulteriormente che l'intervento resta esterno ai confini dell'Area ma si colloca in prossimità della stessa. La realizzazione dell'opera potrà diventare un punto di forza sotto il profilo della connettività degli ecosistemi grazie alla realizzazione di un corridoio verde che si integra all'infrastruttura e alle opere complementari con continuità.
- La costa. Le scelte di tracciato effettuate tramite analisi delle alternative tengono in considerazione la vulnerabilità del territorio costiero, riducendo l'impatto su di esso. Sono altresì previsti specifici interventi di mitigazione volti alla ricostituzione e conservazione dell'ambiente dunale (Si veda il paragrafo "INTERVENTI DI RICOSTRUZIONE E CONSERVAZIONE DELL'AMBIENTE DUNALE" dell'elaborato 3\_GEN\_2-1-A\_Relazione illustrativa e tecnica).



## Sezione 5 – CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI AMBIENTALI

### VALUTAZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI

Di seguito si valutano gli effetti ambientali diretti, indiretti e cumulativi, sia positivi che negativi, al fine di valutare la sostenibilità dell'intervento. Nell'analisi dei possibili effetti sono state prese in considerazione anche la loro durata e frequenza, probabilità, il carattere cumulativo, l'entità ed estensione nello spazio degli effetti e gli eventuali rischi per la salute umana.

#### FAUNA, VEGETAZIONE ED ECOSISTEMI

Nell'area non sono presenti emergenze botanico-vegetazionali. Verranno abbattuti puntualmente alcuni alberi che si collocano sul sedime della ciclovía.

La realizzazione dell'opera prevede l'inserimento di una serie di corridoi verdi che aumenteranno e daranno continuità alla vegetazione andando a implementare la rete ecologica a livello locale. Come analizzato precedentemente, l'infrastruttura verde e blu che verrà realizzata contribuirà positivamente sull'ecosistema dell'area.

Per una buona visibilità ed un incremento del senso di sicurezza da parte dell'utenza, la pista, gli accessi ciclopedonali e i parcheggi sono dotati di un impianto di illuminazione dedicato che prevede sensori di presenza per l'accensione nelle ore notturne. Questo sistema, oltre a minimizzare gli sprechi, garantisce la riduzione dell'inquinamento luminoso nel rispetto della fauna.

#### IMPLICAZIONI DI CARATTERE IDROGEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO

Il progetto individua specifici interventi per garantire la trasparenza dell'opera rispetto alle esondazioni del fiume Metauro e misure per la mitigazione della pericolosità idraulica.

Il progetto prevede una rete drenante costituita da fossi, giardini della pioggia, noue paysagère/vasche di laminazione che raccolgano le acque piovane e le restituiscano in maniera lenta e naturale senza sovraccaricare il sistema fognario e riducendo l'effetto runoff.

L'approccio che si è seguito è costituito da Sistemi Urbani di Drenaggio Sostenibile (SuDS) che consentono di perseguire sia gli obiettivi di sicurezza idraulica (quantità), sia quelli di tutela ambientale (qualità). L'intento del progetto è favorire il ciclo naturale dell'acqua e l'infiltrazione per la sicurezza idraulica attraverso l'attuazione dei principi di invarianza idraulica e idrologica (quantità). Attraverso i SuDS si mira a mantenere o ristabilire il ciclo naturale dell'acqua, favorendo il più possibile l'infiltrazione delle acque di pioggia direttamente nel sottosuolo, scaricandone il meno possibile e lentamente a mare, nell'ottica del rispetto del principio di invarianza idraulica e idrologica. Gli stessi sistemi di drenaggio urbano sostenibile sono funzionali anche al miglioramento delle acque da infiltrare in falda (qualità). Alcune buone pratiche per il progetto dei sistemi SuDS nella riduzione dell'inquinamento che sono state applicate sono le seguenti: trattare il runoff delle acque potenzialmente inquinate quanto più possibile vicino alla fonte di inquinamento, trattare le acque di runoff superficiale con sistemi a cielo aperto, per sfruttare l'effetto di esposizione ai raggi UV, i fenomeni di fotolisi e volatilizzazione, facilitare le operazioni di rimozione di sedimenti, utilizzando la capacità filtrante della vegetazione.

L'uso prevalente del calcestruzzo drenante nella realizzazione delle pavimentazioni garantisce di non modificare il livello di impermeabilizzazione dei suoli.

## PAESAGGIO, BENI CULTURALI, STORICI ED ARCHEOLOGICI

Considerando il contesto paesaggistico l'impatto visivo che avrà l'opera si può considerare minimo, anzi la fascia alberata prevista dal progetto andrà a mitigare la presenza del rilevato ferroviario dalla Strada Statale. Le uniche opere in elevazione previste sono il belvedere che risulterà pressoché alto quanto il rilevato ferroviario, e il breve tratto di ciclovía su rilevato nel tratto di collegamento con la strada di accesso alla foce del Metauro. Si ritiene che queste opere non siano causa di significative ripercussioni sulla percezione del paesaggio. Nel complesso il progetto costituirà una valorizzazione dei beni paesaggistici e storico-culturali.

Lungo il tracciato scelto per la ciclovía in progetto e nelle sue immediate vicinanze, non risultano esserci depositi archeologici noti. La probabilità di intercettare un deposito archeologico è alquanto rara. Non si prevedono quindi effetti sui beni archeologici.

## CONSUMO DI RISORSE NON RINNOVABILI

L'unica risorsa non rinnovabile suscettibile di consumo è il suolo. La variante non si discosta in maniera significativa da quanto già previsto da PRG. Infatti il tracciato della Ciclovía, anche se con lievi differenze di andamento, era già previsto nel PRG. Nel primo tratto lato mare rispetto alla ferrovia l'intervento sfrutta una strada sterrata esistente con riduzione delle superfici di nuova urbanizzazione.

Per quanto riguarda gli accessi ciclopedonali questi sono in parte già previsti da PRG e in parte si attestano su accessi privati esistenti, sfruttando quindi parti di territorio di fatto già parzialmente urbanizzate. L'occupazione di nuovi suoli per la realizzazione degli accessi è minima, considerando che questi hanno larghezza 3m ed uno sviluppo lineare totale di circa 655m (si intendono quelli esclusi da previsione di PRG).

Circa i parcheggi invece:

- Ampliamento parcheggio Via Jozzino: il parcheggio evidenziato da PRG viene ampliato per circa 1.100 mq comprensivi di aree verdi;
- Parcheggi dietro la Chiesa: le geometrie vengono ridefinite, nel caso di quello a sud della strada mantenendo la medesima superficie, nel caso di quello a nord della strada diminuendo la superficie di 1.437 mq;
- Parcheggio a sud della foce del Metauro: il parcheggio esiste di fatto. L'intervento prevede una superficie totale di 1.855 mq comprensiva di aree verdi.

## EFFETTI INDOTTI SULLA SALUTE UMANA CONSUMI DI ENERGIA

L'area di progetto è caratterizzata dalla presenza di un elevato carico di traffico veicolare soprattutto durante la stagione turistica, la realizzazione della ciclabile in oggetto genererà un effetto positivo sulla sua riduzione del traffico su gomma in favore della mobilità dolce. Questo spostamento modale avrà molteplici effetti positivi sulla salute umana:

- aumento della sicurezza per gli utenti che si spostano in bicicletta e a piedi, attualmente infatti la SS16 presenta forti criticità in tal senso, e diminuzione degli incidenti stradali;
- aumento della salute pubblica derivante dall'abitudine di utilizzare regolarmente la bicicletta e di camminare;
- diminuzione delle emissioni da veicoli;
- diminuzione del rumore da veicoli
- riduzione dell'inquinamento atmosferico grazie all'infrastruttura verde alberata che affianca l'infrastruttura ciclabile.

Per una buona visibilità ed un incremento del senso di sicurezza da parte dell'utenza, la pista, gli accessi ciclopedonali e i parcheggi sono dotati di un impianto di illuminazione dedicato che prevede sensori di presenza per l'accensione nelle ore notturne. Questo sistema, in combinazione con le lampade led, consente di evitare gli sprechi e contenere i consumi di energia.

### **CONSUMO DI RISORSE IDRICHE**

Non è previsto nessun effetto.

### **ACQUE REFLUE PRODOTTE**

Percorsi ciclabili e parcheggi sono previsti in materiali permeabili e sono accompagnati da una rete di raccolta e smaltimento naturale delle acque meteoriche. L'opera non grava sul sistema fognario e migliora la gestione delle acque sul tratto di SS16 interessato dall'intervento.

### **RIFIUTI PRODOTTI**

L'ipotizzabile maggior frequentazione turistica dell'area indotta dalla realizzazione dell'infrastruttura ciclabile potrà generare una maggior produzione di rifiuti. Tuttavia questo effetto è il medesimo sia da previsioni di PRG che da variante.

### **INTERAZIONE TRA I FATTORI AI FINI DEL CONTROLLO DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI E DELLA RESILIENZA DEL TERRITORIO**

Le principali strategie sui cambiamenti climatici riguardano la mitigazione, per la riduzione delle emissioni climalteranti, e l'adattamento agli stress indotti dal mutamento delle condizioni climatiche.

L'interazione e il carattere cumulativo positivo gli effetti sopraelencati e descritti viene valutata positivamente ai fini dell'aumento della resilienza del territorio e del contrasto ai cambiamenti climatici. In generale, l'opera in esame è da considerarsi "intrinsecamente sostenibile" nel suo complesso proprio perché prefigura una nuova modalità "dolce" di spostamento e fruizione del territorio attivando la transizione verso una mobilità urbana ciclabile e pedonale anziché a motore, dalla scala comunale a quella regionale e nazionale. Il principio alla base dell'intervento che coniuga infrastruttura verde, blu e mobilità dolce in maniera continua e sistematica, attuato attraverso soluzioni nature based, potenzia l'effetto positivo dell'infrastruttura ai fini dell'aumento della resilienza del territorio e del contrasto ai cambiamenti climatici.

### **EFFETTI TEMPORANEI E REVERSIBILI**

Alcune interazioni specifiche, temporanee e reversibili potrebbero verificarsi nella fase di cantiere, come emissioni rumorose, emissioni atmosferiche e innalzamento di polveri conseguenti alle attività di scavi e riporti, per il passaggio di mezzi. Questi aspetti sono descritti nel capitolo "5.VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI IN FASE DI CANTIERE" dell'elaborato 12\_GEN\_11-1-A\_Studio di Prefattibilità Ambientale. Nello stesso capitolo si evidenziano specifiche pratiche di gestione dei cantieri.

## ALLEGATI:

- Scheda di sintesi
- Documentazione fotografica
- Screening di Valutazione di Incidenza
- Tavola unica di PRG con bozza di proposta di variante
- PFFE dei “Lavori di realizzazione della Ciclovía Adriatica III Stralcio dall'Hotel Playa al fiume Metauro” di cui si riporta elenco elaborati:

Num	Settore	Prog1	Prog2	Rev	Titolo
<b>PARTE GENERALE</b>					
1	GEN	0	1	A	Elenco elaborati
2	GEN	1	1	A	Analisi delle alternative progettuali
3	GEN	2	1	A	Relazione illustrativa e tecnica
4	GEN	3	1	A	Calcolo sommario della spesa
5	GEN	4	1	A	Quadro economico
6	GEN	5	1	A	Studio d'inserimento urbanistico
7	GEN	6	1	A	Sovrapposizione del progetto al PRG vigente
8	GEN	7	1	A	Relazione per la verifica preventiva dell'interesse archeologico
9	GEN	8	1	A	Relazione geologica e geotecnica
10	GEN	9	1	A	Relazione idrologica e idraulica
11	GEN	10	1	A	Relazione sismica e sulle strutture
12	GEN	11	1	A	Studio di prefattibilità ambientale
13	GEN	12	1	A	Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza
<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE</b>					
14	INQ	0	1	A	Inquadramento della Ciclovía
15	INQ	0	2	A	Corografia generale della Ciclovía
16	INQ	1	1	A	Ortofoto generale della Ciclovía
17	INQ	2	1	A	Tavola di analisi della mobilità
18	INQ	3	1	A	Tavola di analisi dei beni paesaggistici e culturali
19	INQ	4	1	A	Tavola di analisi ambientale
20	INQ	5	1	A	Tavola di analisi delle interferenze
<b>TAVOLE DI PROGETTO</b>					
21	PRG	0	1	A	Masterplan
22	PRG	1	1	A	Planimetria su cartografia tecnica
23	PRG	2	1	A	Sezioni tipologiche
24	PRG	3	1	A	Abaco degli elementi costruttivi e della segnaletica
25	PRG	4	1	A	Elementi architettonici e paesaggistici
<b>PIANO PARTICELLARE</b>					
26	PAR	0	1	A	Piano particellare preliminare

## **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**



Prestare la occupazione, progettazione in funzione della destinazione d'uso

FANO

MAROTTA

12

10

11

6

7

8

9

10

11

12

3

4

5

6

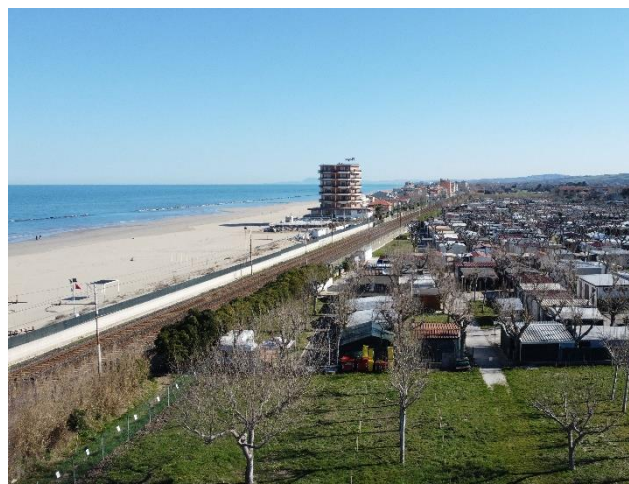
7

8

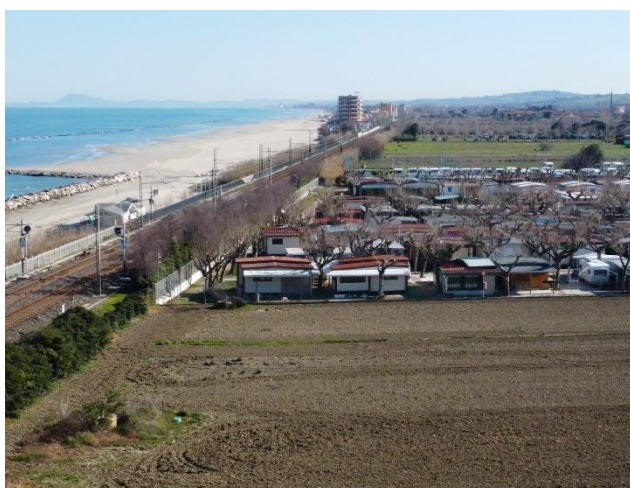




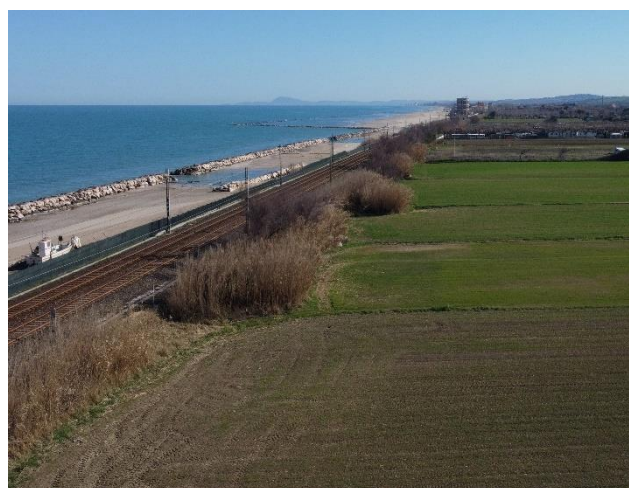
1-Vista della strada sulla spiaggia



2-Vista del punto di attraversamento della ferrovia



3-Vista in corrispondenza del Camping "Mare Blu"



4-Vista degli "Orti" a Nord del Camping "Mare Blu"



5-Vista dei campi a sud del "Boiani Beach" che saranno in parte destinati a parcheggio



6-Vista dei campi della Borgata di Metaurilia nella zona nord





7-Aree destinate a parcheggio lungo la strada della chiesa



8-Vista dal sottopasso idraulico verso il Metauro



10-Vista dell'area dove verrà realizzato il parcheggio



10-Vista complessiva verso sud



11-Vista dell'area di attacco alla strada parallela al Fiume



12-Vista complessiva della rotonda e dell'attacco al ponte