

DELIBERAZIONE del CONSIGLIO COMUNALE

PROGETTO "A/14 -AUTOSTRADA BOLOGNA-BARI-TARANTO, AMPLIAMENTO 3^ CORSIA TRATTI: FANO-SENIGALLIA, SENIGALLIA-ANCONA NORD" - ACCERTAMENTO DELLA CONFORMITA' E DELL'INTESA STATO REGIONE AI SENSI DELL'ART. 81 DEL D.P.R. N. 616/77 E DEL D.P.R. N. 383/94 -  
PARERE COMPATIBILITA' URBANISTICA.

PREMESSE

La soc. Autostrade per l'Italia s.p.a ha avviato le procedure previste per la realizzazione delle opere di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14 Rimini - Pedaso. I procedimenti consistono nella valutazione d'impatto ambientale e nell'accertamento della conformità urbanistica di cui al DPR 616/77, art. 81 e DPR 383/94.

Con la nota n° 37594 del 16 giugno 2005, relativamente al tratto "Senigallia-Ancona Nord" e con la nota n° 38599 del 21 giugno 2005, relativamente al tratto "Fano-Senigallia", la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso i progetti definitivi delle opere di cui all'oggetto ed i relativi studi di impatto ambientale. Successivamente è stata avviata la procedura di accertamento di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 81 del DPR 616/77 per il tratto Senigallia - Ancona nord (nota del 4 luglio 2005) e per il tratto Fano-Senigallia (nota del 8 luglio 2005).

In relazione al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (delle due tratte considerate: Fano-Senigallia; Senigallia-Ancona Nord) l'Amministrazione comunale di Senigallia ha espresso le proprie considerazioni ed osservazioni con la deliberazione del Consiglio comunale n° 87 del 26-27 ottobre 2005; la Regione Marche ha espresso il proprio PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI sul progetto definitivo, nell'ambito della procedura statale per il rilascio del giudizio di COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.

In relazione al procedimento di COMPATIBILITÀ URBANISTICA del progetto definitivo di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A/14 Rimini - Pedaso, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti -Direzione generale per le politiche di sviluppo del territorio- ha avviato il procedimento per il raggiungimento dell'intesa Stato-Regioni ai sensi e per gli effetti dell'art. 81 del DPR 616/77 e del DPR 383/94;

La Regione Marche -Servizio governo del territorio mobilità e infrastrutture- ha richiesto a questo Comune il proprio parere ex art. 81 DPR 616/77 sulle opere in argomento per quanto riguarda l'accertamento della conformità urbanistica e per le finalità suddette dell'intesa Stato-Regioni; la richiesta è formalizzata con la nota n° 12415 del 22 dicembre 2005 relativamente al tratto Fano-Senigallia e con la nota n° 12407 del 22 dicembre 2005 relativamente al tratto Senigallia-Ancona Nord;

Questo Comune con la nota n° 10683 del 17 febbraio 2006 e la nota integrativa n° 13983 del 28 febbraio 2006 ha confermato alla Regione Marche la NON CONFORMITÀ delle opere alle vigenti previsioni urbanistiche comunali ribadendo, sulla base del precedente dibattito consiliare in occasione della compatibilità ambientale, le condizioni complessive di COMPATIBILITÀ URBANISTICA relativamente all'insieme delle interazioni di tipo ambientale e funzionali che le opere in oggetto determinano sul territorio.

VISTO IL SOPRACITATO PROGETTO DEFINITIVO SI RAPPRESENTANO LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI:

1. Inquadramento del procedimento di compatibilità urbanistica

Gli studi presentati dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. sono costituiti da due distinte documentazioni, una per ciascuna tratta, (tratto Fano - Senigallia; tratto Senigallia - Ancona Nord). Lo studio è articolato attraverso l'ormai consolidata struttura, di cui al DPCM 27/12/98, che prevede

la redazione dei quadri di riferimento programmatico, progettuale ed ambientale. Sono inoltre regolarmente prodotte le sintesi non tecniche destinate ad una più ampia divulgazione dello studio.

La Relazione generale è corredata da uno studio di traffico generale e da un'analisi costi-benefici.

Attraverso il Quadro di riferimento programmatico sono stati esaminati il PPAR, il PTC Provinciale nonché gli strumenti urbanistici comunali. Il Quadro di riferimento progettuale è definito sulla base degli elaborati relativi al progetto definitivo e contiene dettagli rilevanti ai fini dello Studio di VIA nonché il quadro progettuale delle opere di mitigazione.

Il progetto del semplice ampliamento alla terza corsia induce comunque delle rilevanti trasformazioni del sistema autostradale che possono riassumersi sinteticamente nei seguenti punti:

- la terza corsia viene realizzata in simmetria con l'attuale corpo stradale per tutta la lunghezza che interessa il territorio comunale (il riferimento resta comunque quello delle due tratte fano-Senigallia e Senigallia-Ancona nord);

- il casello autostradale posto in località B.go Molino lato mare, è previsto da realizzare ex novo alla medesima progressiva chilometrica ma lato monte dell'asse autostradale: questa innovazione permette l'accesso all'A/14 direttamente dalla S.P. arcevese senza bisogno di attraversare il quartiere di B.go molino, inoltre si inquadra sistematicamente nelle logica (più avanti esplicitata) di riconnettere l'autostrada al sistema delle viabilità statale e provinciale attraverso collegamenti dedicati (bretelle);

- i lavori della terza corsia, per il tratto di attraversamento delle collina del Cavallo, prevedono la realizzazione di una nuova galleria e l'ampliamento di quella afferente la corsia sud, con il conseguente declassamento della galleria afferente la corsia nord (lato mare) sempre nella logica sopra precisata di garantire l'affiancamento di connessioni dedicate tra l'autostrada e la viabilità locale;

- le opere in progetto ricomprendono il rifacimento di tutti i cavalcavia aumentandone lo standards prestazionale anche ai fini dell'inserimento ambientale e paesaggistico, tali opere sono progettate sempre tenendo presente l'esigenza di affiancare l'asse autostradale con le cosiddette bretelle di connessione con il sistema della viabilità statale e provinciale di cui più avanti nel presente atto.

Il sistema pertanto, oltre agli aspetti più strettamente di carattere ambientale, tiene conto in termini incrementali delle relazioni secondarie che la viabilità autostradale innerva con il sistema della viabilità locale (intendendosi con questo termine le attrezzature statali e provinciali).

La Regione Marche con atto della Giunta Regionale n° 19 del 10 gennaio 2006, nell'ambito delle proprie competenze circa la pianificazione territoriale, parallelamente alla valutazione ambientale propriamente detta e recependo le indicazioni dei Comuni, ha richiesto di integrare il progetto definitivo con una serie di interventi necessari per ottimizzare il sistema viabilistico regionale; tra questi interventi figurano, sinteticamente "attacchi alla viabilità esistente delle due bretelle, a nord e a sud del casello, nel comune di Senigallia";

## 2. Rapporti con gli strumenti di pianificazione-programmazione comunale e sovracomunale

Il PRG del Comune di Senigallia riconferma l'asse autostradale nella sua attuale consistenza (due corsie per senso di marcia);

Il P.T.C , all'indirizzo 2.M.4 "Nell'ambito dello Schema Direttore della mobilità su gomma, assegna, in generale, carattere di priorità agli interventi tendenti a dare continuità e completezza alla griglia fondamentale, composta dalla A/14, superstrada S.S. 76, dal sistema di accesso ad Ancona, dalla "viabilità primaria territoriale" e dai nodi delle loro interconnessioni..." ed all'indirizzo 2.M.6 "Nell'ambito della griglia fondamentale, il rafforzamento del ruolo della "viabilità primaria territoriale" è essenziale per risolvere il problema della crescita del traffico sull'autostrada A14 e sulla superstrada. L'ampliamento con una ulteriore corsia delle arterie maggiori costituisce

comunque un intervento fondamentale in relazione alla ulteriore crescita del traffico su autostrada e superstrada..."

Nella tavola II/2 "Schema Direttore delle Reti per la Mobilità" il PTC individua una "fascia di salvaguardia che è destinata a preservare le aree contigue con l'autostrada da ulteriori compromissioni; "...su tale fascia dovranno essere evitati interventi che possano costituire oggettivo ostacolo a future infrastrutture, nuovi significativi insediamenti e concentrazioni di funzioni che determinino un peggioramento della situazione di congestione dell'area."

### 3. Rapporti con il sistema insediativo

L'attraversamento del territorio comunale di Senigallia da parte della S.S. 16 Adriatica e il progressivo e intenso processo d'urbanizzazione della costa a partire dagli anni 70 nel tempo hanno determinato condizioni di incompatibilità tra l'ambiente urbano e la S.S. 16 mettendo sempre più in evidenza la difficoltà di convivenza tra gli spostamenti di lunga distanza e quelli locali, tra il traffico pesante e quello leggero. Difficoltà soprattutto sotto il profilo degli effetti del traffico: inquinamento atmosferico e disturbi acustici, specie nelle ore notturne, interferenze con le attività urbane, degrado dell'immagine urbana e turistica della città di Senigallia.

La situazione è inoltre aggravata dall'attraversamento del territorio da parte dell'autostrada A14, a ridosso dell'abitato, con conseguenti forti impatti ambientali, e dal fatto che, escludendo la S.S.16, in area urbana in pratica non vi sono altre strade con sviluppo continuo, parallelo al mare.

La posizione del casello autostradale, all'interno del centro abitato, determina poi un flusso di traffico, anche di mezzi pesanti, che per raggiungere la viabilità nazionale della S.S. 16 attraversa inevitabilmente il centro storico e la città consolidata determinando, soprattutto nel periodo estivo, insostenibili intasamenti della viabilità locale e della stessa statale, con conseguenti e gravi ripercussioni sulla viabilità del lungomare che si trova a dover sostenere l'asta della S.S. 16, sul centro storico e sulle zone residenziali contermini. L'ampliamento dell'autostrada A/14 nel tratto compreso nel territorio del Comune di Senigallia contribuisce ad appesantire ed aggravare una situazione già fortemente critica, dal punto di vista degli effetti negativi del traffico sull'ambiente e sulla popolazione, soprattutto in considerazione della estrema vicinanza della infrastruttura al centro abitato e agli insediamenti residenziali sparsi, con un sicuro aumento dei valori di inquinamento acustico ed atmosferico e con riflessi negativi anche sull'assetto paesaggistico.

Un aumento della portata dell'autostrada determinerà un aumento dei flussi di collegamento con la S.S.16 che attraversano il centro storico, aggravando in maniera non più sostenibile la situazione del traffico sulla statale stessa e sulle aree urbane contermini, in special modo sulla fascia costiera

Tale intervento inoltre rafforzerà ancora di più la cesura fisica determinata dalla presenza dell'autostrada nel territorio di Senigallia, che ha già irrimediabilmente condizionato e bloccato lo sviluppo della città, comprimendo gli insediamenti verso la costa.

Tutto ciò non potrà che contribuire ad un inaccettabile aggravamento delle condizioni ambientali, ad un peggioramento della qualità della vita dei cittadini e ad un ulteriore degrado dell'immagine urbana e turistica della città, con ripercussioni economiche sull'intero settore turistico.

### 4. Implementazioni del sistema in funzione della compatibilità urbanistica

Il quadro complessivo sopra sinteticamente illustrato evidenzia, per quanto ne fosse ancora necessario, la stretta interazione tra l'infrastrutturazione di livello nazionale e gli ambiti urbani coinvolti; l'autostrada innerva il sistema diffuso degli insediamenti urbani, agevola lo scambio delle merci e la mobilità delle persone, ma nello stesso tempo aggrava l'equilibrio ambientale e funzionale dei livelli secondari di interazione che contribuiscono in misura determinante alla qualità della città fino a decretarne livelli inaccettabili come illustrato nel punto precedente.

5 partecipazione diretta del Comune di Senigallia alla realizzazione delle opere l'infrastrutturazione costituita dai lavori della terza corsia e in particolare dal sistema di connessioni alla stessa correlato rappresenta per questo Comune un passaggio positivamente determinante per i futuri assetti territoriali e con essi per il ruolo che la città potrà avere nel sistema cooperativo-competitivo delle città marchigiane; infatti la realizzazione del sistema delle relazioni secondarie autostrada-città costituito dalle "bretelle autostradali" di cui al punto precedente, risulterebbe inserito in maniera organica all'interno del progetto di ampliamento alla terza corsia e pertanto soggetto alla realizzazione contestuale della terza corsia propriamente detta; a garanzia della realizzazione dell'intero complesso di opere la società autostrade richiede la partecipazione diretta del Comune di Senigallia, stimata nel valore complessivo di € 2.500.000, somma che pur soggetta alle verifiche e ai contraddittori propri della conferenza dei servizi indetta per il 5 maggio p.v. risulta sicuramente conveniente nella logica degli investimenti collettivi di lungo periodo e di dominio locale dei risultati connessi con l'infrastrutturazione di livello nazionale.

La compatibilità urbanistica si misura pertanto attraverso la qualità delle interazioni secondarie dell'infrastrutturazione autostradale con la città stessa: non si può passare alla scala della viabilità nazionale attraversando il centro storico, non si può raggiungere il casello autostradale attraverso la rete delle viabilità residenziale. L'infrastrutturazione autostradale non è cosa "altra" rispetto allo sviluppo ordinato ed equilibrato del territorio perseguito dai Piani Regolatori Comunali.

Come già in parte avanzato in sede di parere comunale sulla compatibilità ambientale è possibile individuare in base al progetto definitivo depositato dalla Società Autostrade per l'Italia una serie di misure che si possono sistematizzare quale sistema delle relazioni secondarie autostrada-città, le misure sono le seguenti:

1. che il progetto dell'ampliamento dell'autostrada preveda anche la realizzazione di due bretelle autostradali di collegamento a nord e a sud con viabilità ad una corsia per senso di marcia, dal nuovo casello autostradale alla S.S.16, a nord e a sud dell'abitato, secondo il tracciato di massima individuato negli elaborati del progetto definitivo, modificato e integrato come specificato nei successivi punti, e che di conseguenza siano unificati i procedimenti di esproprio, di valutazione ambientale e di approvazione del progetto:

A. il progetto delle bretelle sia studiato in maniera da connettere il casello autostradale alla S.S.16 a nord in località Cesano (rotatoria esistente antistante il centro commerciale MAESTRALE) e a sud in località Marzocca, verificando e restituendo per i tratti non immediatamente eseguibili -di cui più avanti- la loro fattibilità tecnica in relazione all'ampliamento della 3<sup>a</sup> corsia dell'autostrada;

B. che siano rivisti e riposizionati gli attacchi delle bretelle alla viabilità locale e/o S.S.16 in relazione alle esigenze di ottimizzazione dello stralcio esecutivo, in particolare:

B.1. l'attacco sulla strada comunale di Via Mattei, ipotizzato dal progetto depositato, in località Cesanella, sia traslato verso nord in corrispondenza dell'intersezione su Via della Marina. (S.P. n° 14 Senigallia-Albacina)

B.2. che lo svincolo previsto dallo schema progettuale su Via Cellini sia traslato in corrispondenza dell'incrocio con la Via Berardinelli attraverso tipi di intersezione preferibilmente a rotatoria in modo tale da garantire una maggiore vivibilità alle residenze poste sulla via Mattei e in modo tale da riconnettere le aree intercluse a destinazione produttiva.;

B.3. che il sistema dei raccordi alla viabilità di livello provinciale sia integrato con uno svincolo in corrispondenza alla Via Camposanto Vecchio, come accesso diretto al polo ospedaliero; tale intersezione dovrà necessariamente ricomprendere l'adeguamento della medesima via Camposanto Vecchio fino all'ospedale.

C. che sia confermato e migliorato dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico, l'attacco a SUD sulla S.S. 16, progressiva chilometrica 276,00 in località CIARNIN, poiché il tracciato previsto dallo schema progettuale inserito nel progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia è funzionale all'assetto urbanistico complessivo del territorio comunale, ed in particolare della futura zona di espansione turistica lambita dal tracciato suddetto. La verifica dell'inserimento paesaggistico è funzionale ai livelli di attenzione previsti per la zona dal Piano paesistico regionale.

2. che gli interventi di mitigazione ambientale contenuti nel progetto di ampliamento autostradale siano modificati in maniera strutturale in modo tale da tener conto degli effetti congiunti dell'ampliamento della terza corsia e della realizzazione delle bretelle autostradali, in relazione ai flussi di traffico indotti sulla stessa, ai fini della prevenzione dell'inquinamento acustico e atmosferico nonché della mitigazione degli impatti paesistici; tali modifiche da introdurre inerenti alla mitigazione degli impatti paesistici oltre a riguardare tutti i tratti di maggiore interferenza dei centri abitati e dei luoghi di lavoro, in particolare risultano imprescindibili per i seguenti tratti:

a) tratto prospiciente l'abitato di B.go Molino: per questa particolare situazione si richiede la sostituzione della scarpata in terra con sostegni meno invasivi (terre armate, muri verdi, ecc..) e l'adozione di efficaci misure di contenimento del rumore e dell'inquinamento atmosferico; infatti questo quartiere è connotato dal fatto di essere "nato" contestualmente ai lavori di costruzione dell'A/14 e pertanto le numerose edificazioni si trovano letteralmente attaccate all'autostrada con grave pregiudizio per la salute dei residenti.

b) tratto prospiciente l'abitato di B.go Coltellone: per questa particolare situazione si richiede l'adozione di una galleria artificiale, per tutto il fronte del quartiere interessato in modo tale da rendere maggiormente vivibile il quartiere che si troverebbe altrimenti "affacciato" direttamente sulla trincea stradale; la galleria, oltre a mitigare il forte impatto con le residenze migliora la fruizione delle aree pubbliche destinate a verde all'interno del quartiere salvaguardandone la funzionalità ed il loro ruolo paesaggistico nonché di corridoio ecologico come richiesto dal decreto regionale di V.I.A. Il medesimo quartiere, posto all'incrocio tra l'A/14 e la S.P. Corinaldese, risulta gravato anche dalle modifiche alla livelletta della Corinaldese in funzione dell'adeguamento del nuovo cavalcavia; a questo proposito è necessario garantire una accessibilità funzionale e sicura attraverso un approfondimento progettuale e l'esecuzione delle opere relative.

c) tratto prospiciente la zona produttiva di Via Po: questo tratto è connotato dalla presenza di un modesto insediamento produttivo che attualmente ha la sua strada di accesso in fregio alla proprietà autostradale attraverso l'intersezione con la S.P. Corinaldese; le opere di ampliamento integrate con le bretelle di collegamento occupano interamente la sede stradale che per altro non può essere semplicemente traslata per la presenza di numerose costruzioni allineate lungo l'attuale fronte stradale. Risulta necessario dotare l'insediamento di una nuova strada di accesso che si inneschi sul progettato raccordo tra la bretella di connessione nord e la strada provinciale "Corinaldese" servendo i lotti, disposti a pettine, dal lato opposto di quello attuale. Particolare attenzione va posta sull'intersezione con la S.P. Corinaldese in quanto lo stesso tratto è interessato dai lavori di adeguamento della livelletta stradale per il raccordo con il nuovo cavalcavia sulla S.P. Corinaldese; infatti l'insieme degli interventi può pregiudicare la funzionalità dell'accesso al quartiere "il borgo". Pertanto è necessario che il progetto definitivo sia integrato con i tipi stradali per la suddetta intersezione.

3. che siano inserite nel piano particellare di esproprio le aree previste dal progetto per l'impianto di essenze arboree e/o arbustive ai fini di mitigazione paesistica;

4. che sia eliminato il cavalcavia in corrispondenza della "Strada del giardino", in prossimità del casello, e sostituito attraverso un accesso dalla vicina strada provinciale S. Angelo (lato monte del sottovia autostradale) al fine di minimizzare le interferenze ambientali dovute ai cavalcavia autostradali destinati alla viabilità minore;

5. che la rotatoria di interconnessione tra il casello e le bretelle in località B.go Molino sia traslata in corrispondenza dell'attuale sedime del casello autostradale, fatte salve le caratteristiche tecniche dei manufatti, in modo da occupare meno aree destinate dal vigente PRG a parco urbano.

6. che la strada di accesso alla località Borgo Ferretti, attualmente posta in corrispondenza della rotatoria di accesso al casello autostradale, sia spostata più a monte, a confine con il complesso del Vigili del Fuoco, al fine di consentire una più razionale utilizzazione dell'area interposta tra la caserma del VVFF e lo svincolo autostradale, attualmente destinata dal PRG ad attrezzature pubbliche. Pertanto il progetto esecutivo dovrà essere integrato con i tipi stradali e in particolare con le modalità di intersezione con la S.P. Arcevese.

Tanto premesso e considerato,

richiamato il DPR 616/77, art. 81 e il DPR 383/94;

richiamato il progetto "A/14 -Autostrada Bologna-Bari-Taranto, Ampliamento 3<sup>a</sup> corsia-.

Tratti: Fano-Senigallia, Senigallia-Ancona Nord" depositato dalla società Aautostrade per l'Italia s.p.a.

D E L I B E R A di

A. DARE ATTO che gli interventi riferibili all'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A/14 non sono conformi al P.R.G. vigente;

B. DICHIARARE le opere in oggetto, afferenti l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A/14 per le tratte Fano-Senigallia, Senigallia-Ancona Nord, che non trovano ad oggi la necessaria conformità nella pianificazione comunale vigente, URBANISTICAMENTE COMPATIBILI solo ed unicamente nella misura in cui il progetto definitivo e il successivo progetto esecutivo siano adeguati a formarne parte integrante e sostanziale con le misure e con gli accorgimenti di seguito illustrati:

1. che il progetto dell'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A/14 preveda anche la realizzazione di due bretelle autostradali di collegamento con viabilità ad una corsia per senso di marcia, dal nuovo casello autostradale alla S.S.16, a nord e a sud dell'abitato, secondo il tracciato di massima individuato negli elaborati del progetto definitivo, modificato e integrato come specificato nei successivi punti, e che di conseguenza siano unificate le progettazioni definitive ed esecutive, siano unificati i procedimenti di esproprio, di compatibilità ambientale e urbanistica:

a) il progetto delle bretelle sia studiato in maniera da connettere il casello autostradale alla S.S.16 a nord in località Cesano (rotatoria esistente antistante il centro commerciale MAESTRALE) e a sud in località Marzocca, verificando per i tratti non ricompresi nella progettazione esecutiva -di cui più avanti- la loro compatibilità tecnica in relazione all'ampliamento della 3<sup>a</sup> corsia dell'autostrada e in relazione ai condizionamenti ambientali presenti sul territorio;

b) che siano rivisti e riposizionati gli attacchi delle bretelle alla viabilità locale e/o S.S.16 in relazione alle esigenze di ottimizzazione dello stralcio esecutivo, in particolare:

b.1) l'attacco sulla strada comunale di Via Mattei, ipotizzato dal progetto depositato in località Cesanella, sia traslato verso nord in corrispondenza dell'intersezione su Via della Marina. (S.P. 14 Senigallia-Albacina)

b.2) che lo svincolo previsto dallo schema progettuale su Via Cellini sia traslato in corrispondenza dell'incrocio con la Via Berardinelli attraverso tipi di intersezione preferibilmente a rotatoria in modo tale da garantire una maggiore vivibilità alle residenze poste sulla via Mattei, lato monte, e in modo tale da riconnettere le aree intercluse a destinazione produttiva.;

b.3) che il sistema dei raccordi alla viabilità di livello provinciale sia integrato con uno svincolo in corrispondenza alla Via Camposanto Vecchio di collegamento con la S.P. n° 12 Corinaldese, quale accesso diretto al polo ospedaliero; tale intersezione dovrà necessariamente ricomprendere l'adeguamento della medesima via Camposanto Vecchio fino all'ospedale e garantire livelli adeguati di inserimento paesaggistico, infatti viene interessato un ambito di notevole valore paesaggistico e naturalistico.

c) che sia confermato e migliorato dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico, l'attacco a SUD sulla S.S. 16, alla progressiva chilometrica 276,00 in località CIARNIN, poiché il tracciato previsto dallo schema progettuale inserito nel progetto definitivo di ampliamento alla terza corsia è funzionale all'assetto urbanistico complessivo del territorio comunale, ed in particolare della futura zona di espansione turistica lambita dal tracciato suddetto. La verifica dell'inserimento paesaggistico è funzionale ai livelli di attenzione previsti per la zona dal Piano paesistico regionale.

2. che gli interventi di mitigazione ambientale contenuti nel progetto di ampliamento autostradale siano modificati in maniera strutturale in modo tale da tener conto degli effetti congiunti dell'ampliamento della terza corsia e della realizzazione delle bretelle autostradali, in relazione ai flussi di traffico indotti sulla stessa, ai fini della prevenzione dell'inquinamento acustico e atmosferico nonché della mitigazione degli impatti paesistici; tali modifiche da introdurre inerenti alla mitigazione degli impatti paesistici oltre a riguardare tutti i tratti di maggiore interferenza dei centri abitati e dei luoghi di lavoro, in particolare risultano imprescindibili per i seguenti tratti:

a) tratto prospiciente l'abitato di B.go Molino: per questa particolare situazione si richiede la sostituzione della scarpata in terra con sostegni meno invasivi (terre armate, muri verdi, ecc..) e l'adozione di efficaci misure di contenimento del rumore e dell'inquinamento atmosferico; infatti questo quartiere è connotato dal fatto di essere "nato" contestualmente ai lavori di costruzione dell'A/14 e pertanto le numerose edificazioni si trovano letteralmente attaccate all'autostrada con grave pregiudizio per la salute dei residenti.

b) tratto prospiciente l'abitato di B.go Coltellone: per questa particolare situazione si richiede l'adozione di una galleria artificiale, per tutto il fronte del quartiere interessato in modo tale da rendere maggiormente vivibile il quartiere che si troverebbe altrimenti "affacciato" direttamente sulla trincea stradale; la galleria, oltre a mitigare il forte impatto con le residenze migliora la fruizione delle aree pubbliche destinate a verde all'interno del quartiere salvaguardandone la funzionalità ed il loro ruolo paesaggistico nonché di corridoio ecologico come richiesto dal decreto regionale di V.I.A. Il medesimo quartiere, posto all'incrocio tra l'A/14 e la S.P. Corinaldese, risulta gravato anche dalle modifiche alla livelletta della Corinaldese in funzione dell'adeguamento del nuovo cavalcavia; a questo proposito è necessario garantire una accessibilità funzionale e sicura attraverso un approfondimento progettuale e l'esecuzione delle opere relative.

c) tratto prospiciente la zona produttiva di Via Po: questo tratto è connotato dalla presenza di un modesto insediamento produttivo che attualmente ha la sua strada di accesso in fregio alla proprietà autostradale attraverso l'intersezione con la S.P. Corinaldese; le opere di ampliamento integrate con le bretelle di collegamento occupano interamente la sede stradale che per altro non può essere semplicemente traslata per la presenza di numerose costruzioni allineate lungo l'attuale fronte stradale. Risulta necessario dotare l'insediamento di una nuova strada di accesso che si innesti sul progettato raccordo tra la bretella di connessione nord e la strada provinciale "Corinaldese" servendo i lotti, disposti a pettine, dal lato opposto di quello attuale. Particolare attenzione va posta all'intersezione della bretella nord con la S.P. Corinaldese in quanto lo stesso tratto è interessato dai lavori di adeguamento della livelletta stradale per il raccordo con il nuovo cavalcavia S.P. Corinaldese; infatti l'insieme degli interventi può pregiudicare la funzionalità dell'accesso al quartiere "il borgo" al quale si accede solo attraverso il tratto stradale considerato (S.P. n° 12).. Pertanto è necessario che il progetto esecutivo sia integrato con i tipi stradali della suddetta intersezione.

3. che siano inserite nel piano particellare di esproprio le aree previste dal progetto per l'impianto di essenze arboree e/o arbustive ai fini di mitigazione paesistica;

4. che sia eliminato il cavalcavia in corrispondenza della "Strada del giardino", in prossimità del casello, e sostituito attraverso un accesso dalla vicina strada provinciale S. Angelo (lato monte del sottovia autostradale) al fine di minimizzare le interferenze ambientali dovute ai cavalcavia autostradali destinati alla viabilità minore;

5. che la rotatoria di interconnessione tra il casello e le bretelle in località B.go Molino sia traslata in corrispondenza dell'attuale sedime del casello autostradale, fatte salve le caratteristiche tecniche dei manufatti, in modo da occupare meno aree destinate dal vigente PRG a parco urbano.

6. che la strada di accesso alla località Borgo Ferretti, attualmente posta in corrispondenza della rotatoria di accesso al casello autostradale, sia spostata più a monte, a confine con il complesso del Vigili del Fuoco, al fine di consentire una più razionale utilizzazione dell'area interposta tra la caserma del VVFF e lo svincolo autostradale, attualmente destinata dal PRG ad attrezzature pubbliche. Pertanto il progetto esecutivo dovrà essere integrato con i tipi stradali e in particolare con le modalità di intersezione con la S.P. Arcevese.

7. che siano utilizzate, nei tratti ambientalmente più delicati, barriere antirumore di tipo vegetale ad integrazione di quelle artificiali.

B.1 DARE ATTO che il sistema infrastrutturale sopra descritto risulta meglio esplicitato dalle allegate planimetrie parte integrante del presente atto.

C. RIBADIRE, quale condizione minima necessaria, che la realizzazione del sistema delle relazioni secondarie autostrada-città delle "bretelle autostradali" avvenga contestualmente alla realizzazione della terza corsia propriamente detta, in base ad un unico progetto esecutivo e relativo stralcio cantierabile che recepisca le osservazioni sopra illustrate;

D. SOSTENERE il complesso degli interventi sopra illustrati (lett. B, B.1 e C) attraverso la conclusione di un accordo tra il Comune e la società Autostrade per l'Italia, utilizzando gli strumenti tecnici più appropriati, i cui termini che lo sostanziano, fatte salve le precisazioni che scaturiranno dalla conferenza dei servizi indetta per la verifica della compatibilità urbanistica, sono i seguenti:



-Autostrade per l'Italia realizza in unico stralcio cantierabile l'ampliamento alla terza corsia e le opere del sistema di relazioni secondarie costituito dalle bretelle di collegamento a NORD, tra il casello di Senigallia e la viabilità provinciale ( S.P. n° 14 alla intersezione con la Via della Marina) e dalla bretella di collegamento a SUD, tra il casello e la strada statale 16 - Adriatica- progressiva chilometrica 276,00 in località CIARNIN.

-Il Comune di Senigallia mette a disposizione le aree nella sua disponibilità necessarie alle opere, ricomprese nei piani particellari di esproprio desunti dal progetto esecutivo, cedendo gratuitamente all'ANAS (ovvero società Autostrade per l'Italia) le aree di sua proprietà ovvero le aree di cui dispone in termini di obbligazioni.

-Il Comune di Senigallia, contribuisce alla realizzazione delle opere versando alla società Autostrade per l'Italia s.p.a. la somma di € 2.500.000 distribuiti su tre annualità a partire dall'anno finanziario 2009, secondo le modalità e i tempi stabiliti nell'accordo da stipulare tra il Comune e la Società .  
Autostrade per l'Italia s.p.a.

E. DELEGARE il Sindaco a rappresentare quanto disposto ai punti precedenti presso la conferenza dei servizi indetta dal Ministero delle Infrastrutture (ai sensi dell'articolo 2, comma 14, della legge 24 dicembre 1993, n. 537) riguardo al procedimento di COMPATIBILITÀ URBANISTICA di cui alle premesse e attivare le procedure necessarie riguardo agli impegni come sopra assunti alla lett. D.

F. DARE ATTO che l'onere derivante dall'impegno del Comune, stabilito in €. 2.500.000,00 da ripartire su 3 esercizi finanziari ad iniziare dal 2009, sarà finanziato con mutuo.

G. DICHIARARE il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18/08/2000 n° 267.