

# PROGETTO STRADALE FANO-PESARO: VALUTAZIONI DI LEGAMBIENTE

*Dopo l'impegno preso in precedenza, Legambiente Fano espone le sue valutazioni sul progetto.*

*Dopo aver approfondito meglio la questione della c.d. "strada Fano-Pesaro", Legambiente Fano ha elaborato un articolato esame delle proposte presentate, unito alla scelta amministrativa adottata di recente, alle implicazioni di essa (o di esse), anche in rapporto alle prospettive di sviluppo nel medio-lungo periodo.*



## 1. La situazione attuale

Il **Comune di Fano**, in accordo con la **Regione Marche**, ha deciso con un primo atto consiliare, di destinare il finanziamento di **€ 20.000.000** alla costruzione di una nuova strada che, attraverso la zona Arzilla-Gimarra in primis e verso Fosso Sejore, dovrebbe **migliorare il collegamento tra le città Fano-Pesaro**.

Tale finanziamento nasce in seno ad una compensazione data dalla costruzione di un nuovo ospedale nella zona di Muraglia di Pesaro. Successivamente tale finanziamento sembra essersi "scollegato" dalla questione sanità, per concedere al Comune di Fano di potenziare i collegamenti stradali verso Pesaro.

A prescindere dall'utilizzo o meno volto ad un accesso maggiormente funzionale per l'accesso a questa nuova strutture ospedaliera, la zona di Fano ha sofferto in questi anni l'assenza di una rete stradale pratica per lo spostamento da, per e attraverso il Comune di Fano. In questo senso rispondono a queste esigenze le nuove opere compensative date dalla terza corsia autostradale.

**Ad oggi i pendolarismi lavorativi tra Fano e Pesaro viaggiano circa tra le 6000 e le 8000 unità.** Fenomeno che riguarda principalmente la **statale adriatica**, la quale risulta essere attualmente la via più funzionale di accesso alle città. La stessa statale è affiancata, oltre che dalla linea ferroviaria, anche dalla **pista ciclabile Fano-Pesaro**, proprio per venire incontro alle esigenze di collegamento dei cittadini nate ormai da tempo, cercando anche di valorizzare l'accesso sostenibile, non solo tra le città, ma anche dei servizi presenti nella zona.

Date tali premesse, risulta evidente di come la statale sia, da una parte la principale arteria di collegamento per ogni tipo di traffico tra le città, dall'altra **una strada che sta seguendo una nuova vocazione: turistica, sportiva, locale-interna, ciclo-pedonale**. Motivo per il quale si dibatte ormai da tempo della necessità di una nuova arteria di scorrimento maggiormente funzionale, in primis per il traffico pesante e interurbano, lontano dagli altri circuiti riportati prima.

## **2. La questione ambientale ed economica**

E' bene sottolineare che, qualunque sia la scelta intrapresa dagli Enti Pubblici, **l'impatto ambientale di tali decisioni sarebbe comunque notevole**, per non dire devastante.

**Una strada moderna, qualunque essa sia, per sua natura, taglia in due un paesaggio.** Creando spesso danni considerevoli sul piano ambientale e, a volte, anche sociale. **L'equilibrio floristico e faunistico** viene danneggiato dall'isolamento di alcune zone che, al contrario, dovrebbero mantenere un collegamento naturale tra costa ed entroterra.

Effetto portato non solo dall'effetto "taglio stradale" del territorio, ma anche ad un ipotetico e successivo *urban sprawl/urban sprinkling*, che si presenterebbe a conclusione dei lavori di collegamento tra due città, comunicanti tra loro da sempre.

Come già sottolineato da **Legambiente Nazionale e Regionale**, è bene che Anas, così come gli altri Enti Locali chiamati a Lavori Pubblici di tale importanza, valutino sempre di più la possibilità, nonché il potenziamento e l'attenzione, verso **opere di compensazione ambientale**, ne garantiscano e ne controllino gli sviluppi previsti dalla legge e dagli atti, in quanto **fondamentali per la sopravvivenza del tessuto ambientale di un territorio**.

A questi vanno aggiunti le ultime ritrovate sul piano tecnico dello sviluppo di corridoi ecologici per la tutela della biodiversità, così come anche i collegamenti necessari per non isolare, o comunque compromettere, alcune realtà urbane (borghi, quartieri, frazioni, ecc...).

### **2.1. Il paesaggio attuale e a seguito delle trasformazioni**

Il progetto della strada di Fano si inserisce in un paesaggio prevalentemente agricolo, in ambito sub pianeggiante compreso tra la zona collinare e la piana. La nuova strada insiste su un'area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.lgs 42/2004, art 136 il SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla".

L'area, tipico paesaggio rurale di fondovalle, è caratterizzata sia dalla presenza di piccoli lembi di bosco e boscaglia, su suolo sabbioso e ghiaioso, che, soprattutto, dalla presenza di un ambiente fluviale di notevole rilevanza paesaggistica con tratti di bosco ripariale ben conservati.

Gli effetti sul paesaggio delle trasformazioni prevedibili si possono suddividere in temporanei (e potenzialmente anche reversibili) e definitivi, con potenziali conseguenze anche sul medio-lungo termine. Gli effetti temporanei sono quelli causati dalla fase di cantierizzazione, cioè l'occupazione temporanea di aree specifiche all'interno del progetto e del passaggio di mezzi utili alla realizzazione dell'opera e del cantiere operativo. Effetto potenzialmente reversibile in quanto queste aree potranno essere ripristinate per ottenere condizioni iniziali.

Tutti gli altri effetti sul paesaggio derivanti dalle trasformazioni previste sono da ritenersi come definitivi, mitigabili sul medio-lungo termine. L'impatto maggiore risulta dall'occupazione, non reversibile, di territorio agricolo ed il passaggio su un SIC.

#### **2.1.1. Le componenti ed i fattori ambientali sono:**

- *Atmosfera: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica:*

A Fano si trova un clima caldo e temperato. Esiste una piovosità significativa durante tutto l'anno. Anche nel mese più secco si riscontra piovosità.

L'analisi meteorologica dell'area: La temperatura media annuale è di 13,90 °C, con minimi inferiori agli 0 °C nel periodo di gennaio- febbraio, e massimi oltre i 30 °C nel periodo di agosto.

Non è possibile individuare l'inquinamento atmosferico attuale dell'area in oggetto non avendo dati disponibili. A seguito dell'incremento del traffico causato dalla presenza di una nuova strada si potrebbe verificare un prevedibile incremento di inquinanti atmosferici a tutti i livelli.

La qualità dell'aria sarà modificata dal passaggio e trasferimento costante e quotidiano dei veicoli e di mezzi pesanti seppur, questi ultimi, in minor frequenza.

- *Ambiente Idrico:*

È bene sottolineare che Corso dell'Arzilla è classificato come SIC IT5310008 cioè è un Fiume con argini melmosi. L'intervento interessa direttamente tale ambito naturalistico protetto.

Lo stato della qualità delle acque in oggetto, anche da rilievi fatti direttamente da Legambiente, risulta attualmente nelle condizioni di buono.

Sarà necessario assicurare una corretta gestione delle aree interessate delle lavorazioni, al fine di prevenire fenomeni di dilavamento od anche sversamenti accidentali che potrebbero determinare il rilascio di sostanze inquinanti sui corpi idrici. Sono infatti previste alcune opere in corrispondenza dei corsi d'acqua (Arzilla, San Lorenzo) che potrebbero perturbare l'ecosistema fluviale locale.

- *Il suolo e sottosuolo:*

Lungo il Torrente Arzilla i depositi sono fini, sabbioso-limoso-argillosi. Questo per quanto riguarda l'area di interesse naturalistico. La maggior parte dell'area interessata dal progetto è di tipo agricolo.

I possibili impatti su suolo e sottosuolo, in fase di realizzazione, dipendono dalla gestione e costruzione del cantiere e dal transito dei mezzi. Bisognerà prevenire fenomeni di dilavamento o sversamenti accidentali che potrebbero contaminare il suolo ed il sottosuolo. La morfologia del terreno viene modificata, anche attraverso impermeabilizzazione del terreno, per tali motivi si dovranno prendere in considerazione misure di mitigazione.

Ricordiamo inoltre che il nostro territorio, in particolare Fano, ha un consumo eccessivo del suolo, altra importante componente che dovrà essere presa in considerazione tra le misure di mitigazione.

- *Vegetazione, flora, fauna:*

Le popolazioni, sia floristica che faunistica, hanno subito una profonda modificazione negli ultimi 50 anni perdendo oltre il 50% della biodiversità e facendo regredire alcuni ecosistemi a stadi di equilibrio antecedenti. Cambiamento causato principalmente dallo sviluppo socio-economico della città che ha modificato anche la vocazione dell'area.

Il Sito d'importanza Comunitaria "Corso dell'Arzilla" tutela alcuni habitat e determinate specie di animali.

Habitat tutelati presenti nel SIC: Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri p.p.* e *Bidention p.p.*, Bordure planiziali, montane e alpine di megaforbie idrofile, Boschi orientali di quercia bianca, Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*), Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*.

Specie animali tutelate e presenti: Averla piccola e Ortolano non segnalate da un po' di anni tutelate in situ e Picchio rosso maggiore, Tortora, Cuculo, Codibugnolo, Pendolino, Rigigolo, ecc..

Specie vegetali presenti: Specie più grandi come la Roverella e specie di minor grandezza come Carpino nero, Olmo, Acero campestre ecc. fino ad arbusti e vegetazione bassa o di sottobosco.

- *Paesaggio:*

Il paesaggio che interesserà la nuova strada è principalmente di tipo agricolo, in alcuni punto interessa degli agglomerati arboricoli e passa all'interno di un Sito Di Interesse Comunitario e si conclude sull'S.S. Adriatica.

## **2.2. Principali minacce del SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla"**

### **2.2.1. Le principali minacce del Sito di Interesse Comunitario "Corso Arzilla" sono:**

1. Modificazioni strutturali e alterazioni degli equilibri idrici dei bacini, dovuti a processi di urbanizzazione (costruzione di strade, edifici, ponti), ad interventi di artificializzazione dell'alveo

(rettificazione, arginatura, ecc.), a sbarramenti dei corsi d'acqua (processi d'erosione fluviale), alle captazioni idriche (abbassamento della falda e prosciugamento degli specchi d'acqua), all'estrazione di ghiaia e sabbia e alla complessiva modifica del regime delle portate (piene catastrofiche).

2. Cambiamento della qualità delle acque, dovuto allo scarico di eccessive quantità di azoto e fosforo, provenienti dalle acque reflue urbane e dalle colture agricole, all'emissione di composti organici volatili (ad esempio, CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S) e alla deposizione d'inquinanti atmosferici (ad esempio, piogge acide).

3. Inquinamento e/o salinizzazione della falda che, ad esempio, possono far regredire i popolamenti forestali in formazioni a canneto.

4. In caso di allagamenti più frequenti con permanenze durature di acqua affiorante, l'habitat tende a regredire verso formazioni erbacee; in caso di allagamenti sempre meno frequenti, tende ad evolvere verso cenosi mesofile più stabili.

5. Diffusione di specie alloctone invasive negli habitat forestali (ad esempio, robinia e ailanto).

6. Compattazione e costipamento del terreno (da calpestio, traffico ciclistico, ecc.), nei contesti suburbani dove gli habitat sono intensamente frequentati da visitatori.

7. Incendi (di origine antropica).

8. Interventi per la manutenzione di metanodotti ed elettrodotti.

9. Frammentazione e ridotta estensione delle fitocenosi.

Molti di questi rischi risultano essere concreti se la strada dovesse essere costruita lungo quest'area, considerando anche il sensibile cambiamento che ha subito questo torrente, perdendo gran parte della biodiversità locale e sia delle specie faunistiche, tra cui quelle ittiche, che floristiche.

### **2.3. Misure di mitigazione possibili:**

Dal punto di vista paesaggistico, gli interventi di mitigazione devono avere un duplice scopo: per, appunto, mitigare l'impatto visivo sul paesaggio derivante dall'inserimento nel territorio dell'infrastruttura e favorire il migliore inserimento dell'opera all'interno dell'habitat esistente. E' bene sottolineare in questa sede che **l'identità urbana sta anche nella strada.**

Gli interventi di mitigazione naturalistica e/o ecologica sono finalizzati a ripristinare condizioni di naturalità, condizioni che inevitabilmente cambieranno la qualità del paesaggio locale.

Tutti gli interventi di mitigazione devono prevedere azioni di "messa a verde", restituendo al paesaggio il giusto valore. Enfatizzando il contesto territoriale in cui verrà costruita l'eventuale strada e proteggendo le sensibilità e la biodiversità del territorio.

Gli interventi di mitigazione devono essere quindi orientati in modo da **ottimizzare l'inserimento dell'infrastruttura e contribuire allo stesso tempo alla valorizzazione paesistica del contesto attraversato.**

Per tale motivo, le alberature ed i filari in genere arboreo-arbustivi, devono essere selezionati non solo rispetto all'appartenenza a sistemi paesaggistici riconoscibili e caratteristici dell'ambito locale, ma anche rispetto alle caratteristiche biologiche ed ecologiche delle singole specie che a secondo della specifica strutturazione e composizione.

### **2.4. Barriere acustiche seminaturali/naturali:**

La valutazione dell'impatto acustico verifica i livelli di emissione sonora prodotti dal traffico veicolare in transito sulle nuove opere. Dopo avere individuato i livelli sonori e la valutazione della propagazione sonora si potrebbe intervenire attraverso barriere acustiche fonoassorbenti naturali, tenendo sempre in considerazione gli ecosistemi già esistenti che subiranno delle profonde modificazioni.

Per quanto riguarda l'ecosistema naturale l'area di maggior pregio risulta il torrente Arzilla. La valenza ecologica di questo ambiente fluviale è riconosciuta, anche da un punto di vista normativo, dall'istituzione del sito Natura 2000 (SIC IT5310008 "Corso dell'Arzilla"), come già ricordato in precedenza. Pertanto si potrebbe intervenire proponendo interventi di forestazione, da effettuare su suoli agricoli per ricreare nuovi

habitat aventi le stesse caratteristiche ecologiche di quelli sottratti. Infine, in seguito alla dismissione dei cantieri, tutte le aree devono essere debitamente bonificate dalle strutture non più utilizzate. Una volta bonificata l'area e il terreno saranno messe in opera apposite operazioni colturali, per garantire un buon arieggiamento del suolo attraverso lavorazioni agricole, a cui far succedere la fornitura di ammendanti e concimi a lento rilascio. Infine, dovrà essere praticata la fresatura del terreno, sia per favorire l'interramento e la distribuzione dei nutrienti apportati, sia per migliorare la porosità, in modo da incrementare la presenza di aria ed acqua nel suolo. Tutto questo in funzione del fatto che si dovrebbe mitigare il più possibile la variazione del sistema ecologico presente a causa della nuova opera.

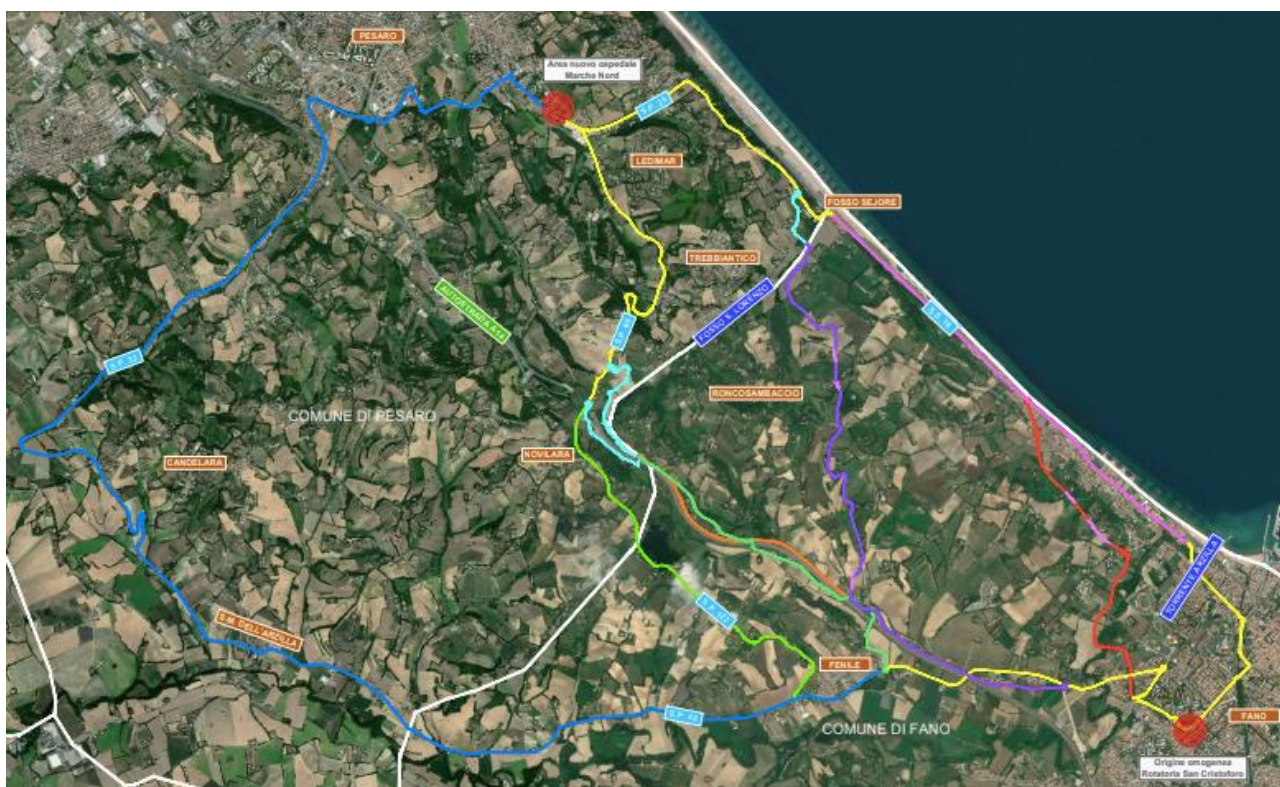
## 2.5. Impermeabilizzazione del terreno

L'impermeabilizzazione del suolo è una criticità: non consente l'assorbimento delle piogge e, quindi, determina problemi di sicurezza e un sovraccarico nei sistemi di convogliamento delle acque reflue, oltre che nei sistemi di depurazione; genera il fenomeno "isola di calore" con problemi legati alla salute e alla qualità della vita, soprattutto durante le ondate di calore estive. Gestire le acque di *runoff* e le piogge violente è importante per la sicurezza e l'agibilità delle strade. Vengono in aiuto i sistemi per drenare/canalizzare le acque: i **SUDS** (*Sustainable Urban Drainage Systems*), soluzioni che aumentano la permeabilità delle superfici urbane, favorendo l'infiltrazione nel terreno e riducendo o regolando l'afflusso nelle fognature; alcuni esempi: trincee filtranti, stagni e zone umide, canali vegetati, cunette vegetate, aree di infiltrazione, rain gardens.

## 2.6. Corridoi ecologici

Devono essere previsti dei corridoi ecologici per la fauna di piccole dimensioni, anfibi e rettili. Una strada taglia, di fatto, il paesaggio naturale creando difficoltà alla mobilità di queste specie fondamentali, per il nostro ecosistema, presenti nel nostro territorio.

I corridoi ecologici devono essere funzionali al passaggio di queste specie tra i vari habitat o tra le varie aree. Questi sono fondamentali per evitare l'impoverimento di specie di alcune zone rispetto ad altre, mantenendo così sempre un equilibrio tra i vari luoghi e restituendo all'ecosistema una giusta valenza.





### 3. La questione urbanistica e di viabilità



#### 3.1. Viabilità e traffico

Bisogna evidenziare che il progetto di completamento dell'interquartieri ha poco a che vedere con il miglioramento del collegamento verso Pesaro. Essa ha uno scopo principalmente legato alla sola città di Fano, ma in questa maniera, dove non esiste una complanare, non si fa altro che spostare una parte del traffico stradale su una nuova arteria. Ergo il traffico congestionato della statale si ripartirebbe su due percorsi per poi ritrovarsi sullo stesso punto in cui da anni si dibatte.

La conclusione dell'interquartieri avrebbe senso solo con la presenza di una ipotetica "complanare". Se buona parte del traffico si spostasse in quell'asse esterno, allora, quello che è di fatto solo un percorso interurbano, non sarebbe compromesso da tutto il volume di traffico naturalmente presente.

Se il volume di traffico crescesse, la scelta di Gimarra si dimostrerebbe di fatto fallimentare. Se il traffico diminuisse per una qualche "evoluzione degli spostamenti urbani e interurbani", rimarrebbe comunque evidente tale "deficit territoriale": territoriale in quanto non riguarda esclusivamente Fano o Pesaro, ma la situazione infrastrutturale della zona adriatica.

E' necessario rilevare inoltre che, la conclusione della strada interquartieri, con lo sbocco sulla statale, avrebbe maggiore senso nella previsione di un'opera completa delle arterie di circonvallazione, potenziando quindi gli accessi da Fano Sud.

#### 3.2. Le dinamiche sociali dello sviluppo urbano

La previsione di una nuova arteria stradale non è solamente un metodo per facilitare l'accesso ad un luogo. Dobbiamo iniziare a ragionare sulle ragioni sociali dello sviluppo urbano e infrastrutturale. Tali sviluppi hanno un **valore identitario** importante per un territorio e una comunità, influenzandone i comportamenti, in senso positivo e negativo.

Un progetto stradale come quello di Gimarra, avrebbe potenzialmente delle influenze non indifferenti sul comportamento sociale, nonché economico. Essa si presterebbe al fenomeno di dispersione urbana

descritto in precedenza, in cui il processo di edificazione potrebbe essere visto come un aspetto vantaggioso per le aziende che operano in tale settore. Il risultato sarebbe un maggiore peso del costruito su zone periferiche, per ragioni abitative o anche turistiche, le quali però presterebbero il fianco ad un ulteriore processo di impermeabilizzazione di un terreno considerato non adatto per uno eccessivo sviluppo.

#### **4. La questione amministrativa e politico-sociale**



Per quanto concerne la questione amministrativa, è chiaro che essa sia necessariamente legata ad un fattore sociale e politico di concertazione, indispensabile per il proseguimento del progetto in maniera pacifica e condivisa.

Generalmente, come ben sappiamo, i grandi progetti sono sempre visti con scetticismo dall'opinione pubblica. Motivo per il quale è sempre importante una comunicazione celere, chiara e trasparente sulle intenzioni della Pubblica Amministrazione. In questo hanno un ruolo chiave i rappresentanti politici e delle istituzioni, che devono costantemente farsi carico di condivisione e comunicazione con gli organi di stampa e coi comitati cittadini, in modo da poter esprimere le proprie ragioni sul progetto e creare una condivisione tale da non avere impedimenti di sorta durante lo svolgimento dei lavori.

La mossa estiva di approvazione durante la settimana di Ferragosto è stata azzardata proprio per questo aspetto, minando di fatto il bilancio politico della proposta. Partendo dal presupposto che una condivisione, almeno coi territori interessati, sarebbe stata auspicabile con qualunque progetto, è bene sottolineare che una "resistenza sociale" sarebbe inevitabile con qualunque progetto, in maniera più o meno incisiva, a seconda della scelta. Quella di Gimarra, essendo un quartiere più popoloso rispetto ad altre zone, anche più periferiche, risulta la scelta più azzardata sul piano del consenso sociale e politico.

Il fatto di non aver iniziato valutazioni, confronti e condivisioni in precedenza, ha recato un danno sociale, che si sono manifestate principalmente tramite i dissensi espressi nelle settimane successive all'approvazione in sede di Consiglio Comunale.

L'Amministrazione Comunale ha sempre modo di recuperare sotto questo aspetto con un confronto, specie coi territori interessati. Cercando di spiegare le prospettive future per la viabilità che non riguarda solo Fano, ma tutto il territorio circostante che da tempo soffre la mancanza di una viabilità adeguata. Tale aspetto non riguarda un progetto in particolare (sia esso la complanare o la strada di Gimarra), ma il *modus operandi* della Pubblica Amministrazione e delle forze politiche.



In questo paragrafo si rende opportuno evidenziare nuovamente l'importanza della prospettiva a lungo termine nei progetti pensati. Un aspetto ancora poco valorizzato dal dibattito urbanistico nazionale, è che **una strada crea identità per un luogo**. Ergo, una nuova strada modifica inevitabilmente i quartieri interessati e li rende nuovi agli occhi sia dei residenti che per chi utilizza tali strade solo di passaggio. Modifica ovviamente anche i successivi sviluppi amministrativi, economici, sociali, nonché, potenzialmente, di sviluppo urbano dell'area interessata.

La risposta a questi interrogativi devono ovviamente arrivare da degli studi svolti in precedenza, dai quali si possano evincere le modifiche di traffico e di comportamento in generale nelle zone interessate. Su questo aspetto rimarchiamo anche la necessità di controllo delle aree edificabili, proprio per monitorare al meglio il fenomeno del c.d. *urban sprawl*. In pratica, **il monitoraggio della "dispersione urbana" che potrebbe seguire al completamento delle infrastrutture viarie.**

## **5. Conclusioni**

### **5.1. Strategia di realizzazione delle nuove strade**

La realizzazione di una strada che sia funzione dell'eco-quartiere deve prevedere l'utilizzo di materiali di rivestimento delle superfici (marciapiedi, strade) che siano drenanti e che abbiano un adeguato indice di albedo, ovvero di potere riflettente; il primo contribuisce a migliorare la gestione delle acque di pioggia il secondo migliora la temperatura della strada in generale.



Bisogna progettare la strada prevedendo la piantumazione anche di aree, organizzare percorsi ombreggiati ha più di una valenza: contribuisce a diminuire l'effetto isola di calore, contribuisce alla gestione delle acque, può contribuire a migliori relazioni nella comunità. Infine, genera un miglioramento della qualità estetica del contesto. Si può calcolare il bilancio termico (energia per unità di superficie) per valutare il comfort termico di uno spazio urbano (piazze, strade); rientrano in questo valore anche l'albedo della pavimentazione e degli edifici. Introducendo ombreggiature (alberi, pergolati), il valore di bilancio termico migliora anche di tre volte. Anche d'estate, le piazze possono ridiventare abitabili e ridiventare luoghi di scambio e di incontro.

In tale ottica una nuova strada dovrebbe prevedere tutte le caratteristiche di cui sopra, dovrebbe essere quanto più compatibile possibile con il paesaggio che la circonda, dovrebbe prevedere uno sviluppo socio-economico compatibile con l'ambiente.

Tutte le opere dell'uomo, utili anche allo sviluppo della città, hanno un impatto ambientale. La progettazione del 2020 deve prevedere una crescita che vada di pari passo con gli obiettivi del *Green Deal* e deve essere perciò quanto meno impattante possibile per l'ambiente e conseguenzialmente migliorare anche lo stile di vita e la salute pubblica.

Tale valutazione vale per qualsiasi progetto si decida di portare avanti. Per quanto concerne le opere di mitigazione dell'impatto ambientale, esse interessano qualsiasi progetto. La scelta di progetti come Gimarra, dovrebbe prevedere una maggiore attenzione data proprio dall'impatto sociale e ambientale, in modo da avere un nuovo percorso utilizzabile da tutti (ciclisti, pedoni ecc.).

### ***Le preferenze sui progetti e successive prospettive***

Preso atto che i nuovi investimenti infrastrutturali non possano prescindere da quanto evidenziato dal paragrafo precedente, risulta chiaro che **l'impatto ambientale sarebbe comunque importante**, proprio per l'effetto di "taglio" realizzato da nuove arterie stradali.

Una ipotetica complanare avrebbe un effetto taglio ridotto, essendo già presente l'autostrada nello stesso percorso. Ciò non significa che l'impatto ambientale e sociale non sia presente.

**La complanare porterebbe un valore aggiunto per quanto riguarda il decongestionamento del traffico sulla Statale Adriatica, specie per quanto riguarda il traffico pesante e il pendolarismo lavorativo.** Permettendo di conseguenza una ripensamento della Statale verso quella nuova vocazione turistica e di mobilità dolce che ha maggiormente assunto negli ultimi anni.

La c.d. strada di Gimarra ha sicuramente un valore per quanto riguarda un decongestionamento del traffico, in particolar modo sul tratto di accesso alla Statale. Risulta chiaro però che il traffico pesante, insieme ad ogni tipo di spostamento tra le città e in assenza di un collegamento alternativo alla statale (vedi ipotetica complanare), rimarrebbe negli stessi identici percorsi utilizzati fino ad oggi, senza un evidente alleggerimento del traffico interno alla statale e il tratto di collegamento tra le città di Fano e di Pesaro.

La sofferenza viaria ha portato fino ad oggi il traffico sempre all'interno dei centri cittadini, creando difficoltà a residenti e agli stessi trasporti. Motivo per il quale risulta fondamentale una maggiore concertazione tra gli Enti Pubblici e Privati per arrivare ad una progettazione congiunta volta al miglioramento di entrambe le vallate interessate.

