



Viene da chiedersi: da chi è stata partorita l'idea del motodromo? Dalla FMI? Dal privato? E perchè la relazione tecnica neppure segue un filo logico?

A parte la confusione nell'enunciazione del nome stesso della gloriosa Federazione Motociclistica Italiana, tristemente scambiata per una Associazione, che denota fin dagli esordi la scarsa attenzione per un progetto tanto serio. Ma dove sono documenti, carteggi, attestazioni di interesse della FMI rispetto al nuovo impianto di San Marco? Non dovevano essere allegati alla Variante quali elementi fondanti della sua proposta?

Lo troviamo scritto solo nella relazione tecnica, sempre alla pag. 5, dove si enuncia che la Federazione Motociclistica Italiana ha manifestato forte interesse alla realizzazione dell'impianto di San Marco, addirittura tanto da garantire il proprio impegno ad omologarlo per competizioni a livello internazionale. Ma di questa importante notizia non c'è riscontro sul sito ufficiale della FMI, nessun comunicato stampa, nessuna informazione dalla segreteria nazionale della Federazione. Nulla.

Può una Variante di supposto interesse pubblico essere messa in atto basandosi su comunicazioni del tutto ufficiose? Può un'Amministrazione Comunale basare una Variante al PRG (per 120 ettari e 220.000mc su suolo agricolo) su passaparola senza fondamento e senza riscontri documentali?

Qualsiasi Variante - anche minima - al PRG (quello di Fermo peraltro attivo da pochissimo tempo) presuppone un forte interesse pubblico. E questo interesse, per una variante tanto imponente, dovrà risultare indiscutibile e molto ben argomentato, assai più di quanto non lo sia negli elaborati adottati in Consiglio Comunale.

In mancanza di documenti e comunicati ufficiali della FMI nazionale allegati alla Variante a comprovare il supposto interesse della Federazione all'impianto di Fermo (e non pensiamo che sia lo stesso produrli a posteriori rispetto all'adozione), l'interesse pubblico alla base dell'idea stessa di Variante al PRG non può essere basato su supposizioni, e quindi decade.

### **3: ASPETTI PAESISTICO-AMBIENTALI**

#### **3.1: IL PAESAGGIO COME BENE COMUNE**

Può l'interesse pubblico (che è di tutti) essere confuso con l'interesse *del* pubblico (pagante) che assiste alle manifestazioni motoristiche e paga l'ingresso al privato per entrare? Può una pubblica amministrazione promuovere gli interessi di pochi?

Non siamo nel Terzo Mondo, per fortuna (purtroppo, per alcuni). Siamo in Europa.

Il paesaggio interessato dalla Variante - in base alla stessa Convenzione Europea del Paesaggio - è un bene di tutti. E un progetto di modifica tanto invasivo non può prescindere da questa premessa. I valori del paesaggio rurale collinare e della bassa valle del tenna, il verde fosso Paludi ai piedi della collina oggetto di intervento (il cui vincolo si intende ridurre...), la presenza nelle immediate vicinanze (e in pieno campo visuale) dell'Abbazia di San Marco alle Paludi fondata nell'undicesimo secolo su strutture romane, oltre che della trecentesca Torre Matteucci, non sono stati minimamente tenuti in considerazione dalla Variante. Sembra quasi che il Motodromo non si curi dell'orografia del terreno e dei suoi valori, semplicemente si "spalma" in maniera opaca su di esso come una pesante coltre.

La Variante, nella pratica, andrà a creare un'area recintata di 120 ettari con strutture "a carattere" pubblico (e non "pubbliche", cioè dei cittadini e liberamente accessibili da tutti, nel senso normale del termine) al suo interno. Si pagherà per assistere ai rumorosi spettacoli motoristici o solo per andare a provare con mezzi propri, ragion per cui NON SI POTRA' ASSISTERE DALL'ESTERNO ALLE ATTIVITA' INTERNE AI 120 ETTARI: l'area sarà circondata da una cortina di separazione visiva (parete, siepe o quant'altro) per l'intero suo perimetro, questione assolutamente certa ma non specificata in relazione, né tantomeno nello studio di impatto ambientale allegato.

### 3.2: PPAR ED AMBITO DI TUTELA DEL FOSSO PALUDI

La già citata rimozione di una porzione dell'ambito di tutela del Fosso Paludi, in netto contrasto con il PPAR approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale 3 novembre 1989 n.197, è ipotizzata *senza produrre puntuali motivazioni a carattere paesistico-ambientale e in assenza di idonea documentazione sotto il profilo quantitativo e qualitativo*. Dalla relazione e dagli elaborati non si evince minimamente la motivazione di tale riduzione, evidentemente richiesta solo per meglio disporre volumi e viabilità.

## 4: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ED ANALISI PRELIMINARI

Questa trattazione occupa un capitolo a parte, per meglio approfondire le semplificazioni e le lacune con cui è stato redatto il principale elemento di valutazione dell'interazione tra l'ipotesi di Variante e l'ambiente con cui andrà ad interferire.

Nella relazione tecnica di Variante (pag. 11), si specifica che essa è "debitamente contenuta e motivata, [...] coerente con i risultati delle indagini preliminari effettuate, di natura geomorfologica, botanico-vegetazionale, storico-culturale, paesaggistica e di impatto ambientale estese ad un intorno significativo dell'area".

Andiamo ad analizzare tutti gli aspetti della trattazione del S.I.A. allegato alla Variante, che manca totalmente di riferimenti quantitativi e qualitativi sui nuovi 220.000mc di edificato, comprendente non meglio specificate "villette con tipologia di residence per l'alloggio dei piloti" (pag.4).

### 4.1: ATMOSFERA: QUALITA' DELL'ARIA E DEL CLIMA

L'analisi viene fatta sulla quantità di emissioni di gas di scarico dei motori che circoleranno nell'impianto, ipotizzando 200 moto che utilizzeranno giornalmente il circuito in attività. Tale consumo si dice equivalente a quello provocato da 1000 automobilisti che percorrono in un giorno 30km con la propria auto, "fenomeno che si verifica costantemente in ogni strada del nostro territorio, pertanto trascurabile ai fini dell'influenza nella qualità dell'aria". Tale analisi è del tutto parziale, limitandosi ai soli mezzi che girano in pista. Non chiarisce minimamente su quantità e metodo di calcolo dei livelli di CO2 (fattore che influenza il clima) presenti allo stato attuale e a quello modificato.

Come termine di paragone, citiamo un esempio di come uno studio del genere andrebbe realizzato, magari affidandosi a dei Dipartimenti Universitari per maggiore autorevolezza: uno studio del settembre del 2007 realizzato dal prof. Pierre Ozer del Dipartimento di Scienze e Gestione dell'Ambiente dell'Università di Liegi, ha condotto alcune valutazioni sull'inquinamento per emissioni da CO2 del Gran Premio di Formula 1 del Belgio che si è svolto a Spa – Francorchamps il 16 settembre 2007 (reperibile in: [http://bulles.agora.eu.org/IMG/pdf/200709\\_pierre\\_ozier\\_francorchamps.pdf](http://bulles.agora.eu.org/IMG/pdf/200709_pierre_ozier_francorchamps.pdf)).

Lo studio non si limita certo al consumo relativo ai giri dei mezzi nel circuito, che non rappresenta che la minima parte delle cause di inquinamento di una struttura di livello internazionale:

- a. *Analisi dei consumi delle F1*: 75 litri per fare 100 km (secondo Max Mosley) pari quindi, a 16,1 tonnellate di CO<sub>2</sub>, considerando che i 22 bolidi di F1 abbiano percorso 44 giri, più il giro di posizionamento, quello di riscaldamento e quello finale, pari quindi a 329 km complessivi. L'autore dello studio analizza poi la filiera della F1 ed in particolare quanto CO<sub>2</sub> viene emesso per produrre i pneumatici (28,8 ton); la loro distruzione (8,5 ton); la fabbricazione di un F1 (8,5 ton), per una somma totale di 54,4 tonnellate di CO<sub>2</sub>.
- b. *Spostamenti degli spettatori*: Ozer quantifica quelli effettuati dai 65.000 spettatori paganti in Belgio, secondo le diverse provenienze ed i mezzi utilizzati (auto, aereo, treno), arrivando così a stimare la ragguardevole cifra di 27.273,2 tonnellate di CO<sub>2</sub> emesso unicamente per andare ad assistere al GP del Belgio.
- c. *Spostamenti dei giornalisti*: è stato poi calcolato il numero dei giornalisti e dei fotografi presenti alla manifestazione, sempre per provenienza e per mezzo utilizzato, arrivando così al dato di altre 627,6 tonnellate di CO<sub>2</sub> prodotte (più 1,8 tonnellata per le riprese dall'elicottero per le 3 ore di gara).
- d. *Spostamenti di piloti e staff tecnico*: la quarta parte delle valutazioni di Ozer riguarda lo spostamento dei piloti e dei loro staff tecnici e cioè come e da dove questi si trasferiscono, arrivando a quantificare 428,5 tonnellate di CO<sub>2</sub> prodotte, più altre 72,1 ton per lo spostamento dei camion che trasportano i veicoli di F1.
- e. *Altro*: infine vengono analizzati altri spostamenti come: il volo degli elicotteri per il trasporto dei VIP (80 tonnellate di CO<sub>2</sub>); i poliziotti per vigilare sullo svolgimento del GP (9,4 ton CO<sub>2</sub>); pompieri e medici (1,8 t); distruzione e smaltimento rifiuti (148,7 ton di CO<sub>2</sub>).

Ricapitolando quindi, Pierre Ozer stima le seguenti quantità (in tonnellate di CO<sub>2</sub> prodotte):

F1 e spostamento scuderie:	555,0	(6,6%);
spostamento dei giornalisti:	629,4	(7,5%);
spostamento degli spettatori:	6.9754,7	(pari all'83%);
altri spostamenti (sicurezza, ecc):	239,9	(2,9%).

Il totale è di 8.400 tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse per potere organizzare, far svolgere e vedere il Gran Premio di F1 del Belgio 2007. Dei quali, solo il 6,6% prodotto dalla circolazione delle macchine in pista e dallo spostamento delle rispettive scuderie.

Dato che il circuito di San Marco aspira ad essere un impianto a livello internazionale, capace presto di soppiantare altre ben solide realtà come il *Misano World Circuit* o quello del Mugello, per esso può ritenersi valida con buona approssimazione l'analisi fatta dal prof. Ozer per Spa (anch'esso circuito internazionale, sebbene automobilistico), per cui oltre il 90% dell'inquinamento totale da CO<sub>2</sub> sarà provocato dagli spostamenti dei giornalisti, degli spettatori e delle attività accessorie (sicurezza, ecc.). Per cui, la quantità "accettabile" (e per giunta non calcolata scientificamente) di inquinamento citata nello studio per la Variante non rappresenta che il 6% dell'inquinamento totale da CO<sub>2</sub> (.).

In più, vengono totalmente dimenticati gli effetti che l'insediamento (ed il riscaldamento invernale/condizionamento estivo) di circa 220.000mc può provocare in termini di inquinamento da gas combustibili e consumo di energia (anch'essa a produrre ulteriore CO<sub>2</sub>). Tale fattore non è minimamente citato nel calcolo degli inquinanti.

Con queste premesse, lo Studio di Impatto Ambientale relativamente alla qualità dell'aria e del clima non è da ritenersi minimamente sufficiente per le implicazioni che la Variante reca con sé.

#### 4.2: L' AMBIENTE IDRICO

Nella relazione dello S.I.A. (pag.8), si espone che "le acque di precipitazione delle superfici impermeabili verranno raccolte mediante specifica rete fognaria e - dopo decantazione delle particelle solide per quelle relative alla pista - confluiranno in appositi laghetti per essere successivamente utilizzate per l'irrigazione delle aree verdi".

Questa singolare modalità di riutilizzo delle acque grigie da asfalto grasso (senza interposizione di un disoleatore) immagazzinate in laghetti interni al circuito potrebbe provocare per percolazione gravi inquinamenti delle falde di superficie, presenti nell'area già a -1,5 metri nel sottosuolo.

Lo stesso inserimento dei laghetti senza opportuni teli ad evitare fenomeni di percolazione, oltre che delle opere di fondazione degli edifici di servizio al circuito, insieme ad uno spregiudicato (date le premesse) governo delle acque grigie di scarico, rischia di alterare il delicato equilibrio di filtraggio legato allo strato superficiale di terreno, già gravato in passato da numerosi problemi di contaminazione ed inquinamento ben conosciuti dagli abitanti degli edifici limitrofi, ed ancora oggi non del tutto risolti. La ben poco approfondita e documentata trattazione di questo tema così importante lascia presagire la scarsa attenzione che sarà prestata al problema.

Alla successiva pagina 9 dello S.I.A. si fa capire che le acque nere (che ricordiamo essere i liquami reflui prodotti, come citato a pag.9 dello S.I.A., "dai servizi igienici dei vari edifici e servizi", cioè - aggiungiamo - dai servizi igienici di 220.000mc di nuove costruzioni, oltre che dai bagni pubblici per le decine di migliaia di visitatori che assisterebbero agli eventi sportivi) verranno eventualmente convogliate, se non in una struttura interna all'area, in un impianto di depurazione per il quale è ancora da decidere l'effettiva collocazione, con assoluta carenza di approfondimento tecnico (non è stato prodotto un piano quotato, né una tavola delle acque reflue con le pendenze delle relative linee grigie e nere per lo studio delle due ipotesi proposte) ed in netto contrasto con le prescrizioni basilari del Regolamento Edilizio Comunale.

#### 4.3: SUOLO E SOTTOSUOLO

Si specifica alla pag. 10 dello S.I.A. che "l'impianto in oggetto modifica solo in piccola parte lo stato attuale per la realizzazione dell'impianto e delle relative costruzioni, tale da non alterare in modo significativo e apprezzabile limitatamente alle aree interessate dall'intervento le componenti peculiari: erosione idrica, eolica, degradazione fisica, chimica e biologica".

La frase citata non accenna minimamente alle opere di contenimento terra che saranno necessarie per realizzare l'ipotesi di area parcheggio e campeggio sul versante est della collina poco sotto la medievale Torre Matteucci e prospiciente l'Abbazia di San Marco, fino al Fosso Paludi: tale previsione, a meno di non pensare di poter far sostare auto e caravan su quella pendenza di versante (del 20-35%), comporterà certamente l'esecuzione di tutta una serie di terrazzamenti ("pantumati", sì, ma la cosa in sé non comporta grandi miglioramenti) alternati a fasce di terre armate (se non - immaginiamo - blocchetti prefabbricati autobloccanti) in corrispondenza dei dislivelli, tali da stravolgere in maniera completa, definitiva ed irreversibile il paesaggio collinare della zona e "la morfologia dei luoghi dolce ed omogenea [...] con lievi avvallamenti ed ondulazioni" citati in relazione (pag. 10).

Per il sottosuolo valgono le osservazioni già esposte al paragrafo 4.3 sull'ambiente idrico, in quanto la trattazione per il S.I.A. è totalmente fallace dell'esame delle falde di superficie che caratterizzano questa sponda del fiume Tenna, e delle interferenze che la nuova macro-struttura andrà a creare su di esse.

#### 4.5: ECOSISTEMI E PAESAGGIO

Questa parte dello Studio di Impatto Ambientale è certamente la più controversa.

L'esposizione (pag. 15) parte dall'affermazione che gli ecosistemi principali della bassa Valtenna, cioè "quello fluviale e quello agricolo [...] si trovano in stretto contatto con realtà fortemente antropizzate, quali stabilimenti industriali ed attività commerciali; ad oggi sono presenti anche attività estrattive in prossimità della sponda sinistra del fiume Tenna".

Tale affermazione è per lo meno imprecisa, se non grossolana: in 1km circa di distanza tra l'area oggetto di variante e la zona industriale di San Marco alle Paludi troviamo solo un paesaggio agricolo di case sparse caratteristico di questi luoghi, così come per raggiungere l'attività estrattiva (cava) che si trova ad 1,5km oltre il fiume ci si trova a percorrere viabilità con manto di asfalto, ma a carattere prettamente rurale, in un paesaggio agrario incontaminato. L'area oggetto di variante è certamente tutto fuorché antropizzata. L'attività commerciale più vicina degna di nota è rappresentata dal centro commerciale di Campiglione, distante dall'area oltre 5,5km, e nel mezzo troviamo ancora un paesaggio rurale incontaminato. Non si può certo parlare di "stretto contatto" con tali "realtà antropizzate".

Paradossalmente, la zona più prossima al nuovo impianto motoristico, dirimpetto al di là del fiume, è costituita dal futuro parco fluviale dei laghetti di laminazione di Sant'Elpidio a Mare, che si sta trasformando in oasi faunistico-naturalistica di alto livello e che sarà collegato con l'altro parco fluviale più ad ovest, l'"Alex Langer" di Monte Urano. Entrambe queste zone, del tutto ignote allo Studio di Impatto Ambientale, non possono certamente definirsi come "antropizzate".

Di seguito, sempre alla pag. 15 dello S.I.A., si prosegue descrivendo come "il quadro paesaggistico risulta piuttosto semplificato, sia dal punto di vista rurale sia riguardo all'ambito fluviale", tanto che "le aree agricole [...] sono pressoché prive degli elementi diffusi del paesaggio agrario, quali siepi, alberature ed alberi isolati tipicamente presenti nelle colline marchigiane più interne". La conclusione sibillina è che "ciò denota una forte pressione antropica, caratteristica delle basse zone fluviali", per cui "ne risulta un paesaggio agrario piuttosto degradato e monotono, ulteriormente frammentato dalle recenti attività estrattive realizzate proprio nella zona".

Anzitutto se il paesaggio agricolo risulta essere quello effettivamente descritto, cioè fondi di largo respiro con coltivazioni omogenee senza soluzione di continuità, il motivo c'è: come ben riportato nella Relazione Tecnica/NTA alla pagina 4, l'area risulta appartenere ad "unico proprietario", e questo storicamente, già prima di Agrisesa (e ben prima di Surgela o Fonte del Moro), tanto che non c'è da stupirsi se al suo interno non c'è presenza di siepi o alberi isolati, proprio perchè non c'è stata mai necessità di apporre termini o confini (e non per una ipotetica e non dimostrata "antropizzazione").

Lo stesso paesaggio uniforme lo si può tranquillamente ammirare nelle colline toscane, caratteristiche per l'estensione dei fondi e per l'uniformità delle colture, e nessuno si è mai sognato di dire, nemmeno per scherzo, che risulta "piuttosto degradato e monotono".

La parcellizzazione caratterizza invece molte nostre colline interne, come ben citato nello S.I.A., per cui possiamo trovare le belle cose che si cercavano invano nello studio.

Non vale la pena soffermarsi su altre affermazioni del tutto prive di senso presentate come dati certi, come sugli effetti nefasti della cava, dall'altro lato del fiume e, come detto, a più di 1,5km di distanza. E neppure sulle argomentazioni addotte al degrado dell'area, come

le preoccupanti infestazioni “di specie vegetali come il rovo (*Rubus ulmifolius*) e l’ortica (*Urtica dioica*), o l’inquietante presenza di “esemplari estranei alla vegetazione potenziale, come ad esempio pini marittimi (*Pinus pinaster*) e cupressacee, che hanno contribuito ad alterare il paesaggio naturale”, o l’invadenza della attuale strada lungotenna che rende “i due ecosistemi nettamente separati” (è una strada rurale semplicemente asfaltata dalla Provincia e con non poche polemiche, larga al massimo 4 metri).

#### 4.6: ASSETTO ECONOMICO E SOCIALE

In questa parte dello S.I.A. vengono presentati dei dati (50 addetti generici) senza un minimo di analisi occupazionale avanzata, senza prendere esempio da strutture già esistenti e senza addurre a supporto dati controllabili (come sarebbe stato giusto aspettarsi per una Variante di questa entità).

#### 4.7: TRAFFICO

Viene basata la trattazione del tema sulla costruzione della viabilità lungotenna, ancora tutta da decidere e, qualora deciso, da definire, per il collegamento della struttura al nuovo casello A14 di Porto Sant’Elpidio, senza minimamente definire una viabilità alternativa sulle strade esistenti qualora l’ipotesi della Mare-Monti fosse posticipata.

Tale verifica non è stata eseguita perché, a nostro avviso, la viabilità esistente non riuscirebbe minimamente ad assorbire il traffico di picco negli eventi internazionali ipotizzati, e la trattazione dello Studio è stata portata avanti solo su ipotesi senza attuale fondamento concreto.

#### 4.8: RUMORE

Analogamente a quanto già anticipato nel paragrafo 4.1 per Aria e Clima, l’analisi del rumore prodotto dall’impianto ipotizzato non è stata condotta tenendo conto di tutte le implicazioni che esso andrà a comportare, limitandosi alle sole moto che gireranno nel circuito.

Manca totalmente il dato del rumore prodotto dall’arrivo dei mezzi e dallo stazionamento dei visitatori, oltre che quello della pista di Motard (come è noto assai più rumorose rispetto a quelle prese come riferimento) e di tutte le attività accessorie con la condizione della contemporaneità di più eventi.

Si cita il fatto che “il centro abitato di San Marco alle Paludi che dista a 400 metri dall’impianto non subisce influenza dal rumore prodotto dal circuito, in quanto l’orografia del terreno fa sì che faccia da schermo”: questa affermazione detta con semplicità non ha fondamento né pratico né scientifico, in quanto il centro abitato di San Marco (che non si limita alla zona intorno all’Abbazia, ma prosegue fin quasi alla A14) percepirà per oltre l’80% della sua estensione i sonori gravami della struttura motoristica, e l’angolo di pendenza del crinale collinare non rappresenta certo un “muro” invalicabile per le onde sonore, i cui inquietanti echi riusciranno a raggiungere l’intero territorio della vicinissima località.

Non è stata minimamente presa in considerazione la stessa presenza della struttura abbaziale di San Marco e dell’esigenza di mistico e silenzioso rispetto che essa comporta, che certamente avrebbe meritato approfondimenti ben più corposi rispetto a quanto presentato.

Dire poi che 1000 metri di distanza rappresentano un buon tragitto di decadimento delle onde rumorose che arriverebbero annullate ai comuni dall’altro lato del fiume, che saranno più fortunati poiché “non subiscono gli effetti del rumore”, non è proprio vicino alla realtà

della materia, e comunque non basta la sola affermazione senza riscontri sperimentali e scientificamente dimostrati.

In due punti del circuito, già alle condizioni inesatte sopra osservate (che tengono conto solo di una parte dei fattori causa di rumore all'interno dell'attività), si supererà probabilmente il picco del limite previsto nella particolare zonizzazione acustica prevista ormai da tempo nell'area, per cui vengono ipotizzate delle barriere antirumore.

#### 4.9: COMMENTI FINALI E CONCLUSIONI DELLO STUDIO

Alla pagina 29 dello S.I.A. si afferma che, "la realizzazione dell'impianto motoristico non presenta relativamente al sito criticità particolari".

Dall'approfondimento sopra esposto, punto per punto, dello Studio, si può evincere che si è arrivati a tale conclusione o partendo da presupposti errati o in base ad analisi imprecise e grossolane.

### 5. IMPLICAZIONI DI NATURA STORICO-CULTURALE ED ARCHEOLOGICA

La proposta di Variante adottata non si cura minimamente di un aspetto fondamentale inerente l'area di intervento, e cioè quello del rapporto con i valori storici, culturali ed archeologici presenti nell'area stessa e nel territorio in cui si insedia il nuovo impianto.

Sebbene tra le frasi della relazione dello Studio di Impatto Ambientale sia espressamente detto (pag. 11) che la Variante è "debitamente contenuta e motivata, [...] coerente con i risultati delle indagini preliminari effettuate, di natura geomorfologica, botanico-vegetazionale, **storico-culturale**, paesaggistica e di impatto ambientale estese ad un intorno significativo dell'area", di tale studio, o approfondimento, non si trova traccia.

Vengono solo citate di passaggio, nell'"Inquadramento Territoriale", le due strutture storiche di rilievo presenti nell'area, e cioè "il santuario di San Marco alle Paludi", che ricordiamo non essere propriamente un Santuario, e "una costruzione a torretta risalente al periodo Medioevale (torretta Matteucci)".

Non dimentichiamoci che questo territorio a ridosso del fiume, per il quale è prevista la costituzione di un parco fluviale già in sede di PTC ad integrazione del nuovo asse viario verso l'interno (e proprio questo obiettivo i comuni dall'altro lato del Tenna stanno perseguendo di concerto, e col reperimento di fondi comunitari per la realizzazione delle opere pubbliche, uno studio unitario proprio in tale direzione), è ricchissimo di storia e gli studi su di esso sono stati, e sono, tanti ed autorevoli.

La stessa Facoltà di Archeologia di Pisa, di concerto con la Soprintendenza Archeologica delle Marche, sta analizzando seriamente e ormai da anni (per mezzo di scansioni ad infrarosso effettuate con mezzi aerei, ma anche con indagini mirate sul campo) tracce e reperti che farebbero chiaramente leggere i resti delle cosiddette *Centuriazioni Romane* di epoca Augustea.

Uno dei punti salienti della trattazione è costituito dalla stessa Abbazia di San Marco alle Paludi, probabilmente fondata sui resti di una grande Villa Rustica romana; recentemente la stessa Abbazia è stata oggetto di rinnovato interesse accademico, per lo straordinario rinvenimento, durante le opere di restauro e ricostruzione del Convento attiguo, di una cappella absidata risalente al 1300 della quale si ignorava completamente l'esistenza ormai da secoli.

Senza dimenticare, come ben specificato già da decenni nella trattazione scientifica (vedi anche P. Bonvicini, "La Centuriazione Augustea della Valtenna", nella collana *Studi Storici Fermani*, Cassa di Risparmio di Fermo, 1978), che è stato dimostrato che (pag. 29) "la attuale strada tra Monte Poggiano e la Torre Matteucci corrisponde esattamente al tracciato del terzo decumano destro, separando le due contrade Bore di Tenna e Vallasciano (= Valle di Assio)", e che *praticamente l'intera area in cui si ipotizza la Variante è al centro di una più vasta zona interessata da reperti e riscontri di tali testimonianze romane rappresentate dalla Centuriazione augustea*, ancora oggi all'esame della Soprintendenza Archeologica delle Marche e della Facoltà di Archeologia di Pisa.

Di tutto questo, ovviamente, si ignora l'esistenza nella trattazione dello Studio. Ribadiamo che uno studio serio sull'impatto - certo dirompente - che un'opera così come ipotizzata possa avere nella incontaminata sponda fermana della valle del Tenna, sarebbe stato non solo auspicabile, ma necessario, e prodotto (richiesto?) a gran voce e con fermezza dall'Amministrazione.

Come si sposa la tutela e l'attenzione per il territorio, le sue peculiarità, la sua storia (che ribadiamo essere di tutti) con l'imposizione di 220.000mc di nuovo volume, ivi comprese le inquietanti "villette con tipologia di residence per l'alloggio dei piloti"?

## **CONCLUSIONI:**

Per le considerazioni sopra esposte, sulle quali si richiama la particolare attenzione del Consiglio Comunale in ordine alle implicazioni relative alla legittimità dell'atto di adozione della Variante in oggetto,

## **SI CHIEDE:**

1. Di revocare, in autotutela, l'atto consiliare del concernente la "Variante Urbanistica per la realizzazione di un impianto motoristico polivalente in località San Marco - Paludi", che si rivela illegittimo per le motivazioni sopra puntualmente esposte.
2. Di meglio chiarire le basi del confronto tra soggetto pubblico e privato per quanto concerne il tema della perequazione e del tornaconto per la collettività, unico referente di una Pubblica Amministrazione.
3. Di riadottare la Variante in oggetto sulla base di una nuova e più corretta formulazione, conforme alle disposizioni normative vigenti (PTC e PPAR) e rispettosa del pubblico interesse, in cui sia chiaro, ben dimostrato ed indiscutibile il vantaggio pubblico derivante dalla modifica delle previsioni del PRG, vantaggio attualmente del tutto inconsistente.

Fermo, li 17/01/2008

Associazione R&V Territorio

I firmatari:

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

5. \_\_\_\_\_

6. \_\_\_\_\_

7. \_\_\_\_\_

8. \_\_\_\_\_

9. \_\_\_\_\_

10. \_\_\_\_\_