



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica*

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS**

**\* \* \***

**Parere n. 535 dell'8 gennaio 2024**

***Parere Tecnico – Proroga VIA***

**“Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto  
Cattolica-Fano. Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)”**

**Progetto:**

**Proroga del termine di validità del Decreto di  
compatibilità ambientale DM n. 116  
del 26/03/2018.**

**ID VIP 9761**

**Proponente:**

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**Ricordata** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

### **PREMESSO** che

- Con nota prot. n. ASPI/7392 del 19/04/2023, acquisita al prot. n. MASE-65697 del 24/04/2023, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato istanza di proroga di 35 mesi del termine di validità del Decreto di compatibilità ambientale DM-116 del 26/03/2018, emesso per il progetto “*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto Cattolica-Fano. Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)*”;
- con nota prot. MASE-73907 del 8/05/2023, acquisita al prot. CTVA-5354 del 8/05/2023, la Direzione:
  - ha comunicato la procedibilità dell’istanza;
  - ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale (di seguito, CTVA), avente a oggetto l’accertamento della sussistenza o meno, alla luce della documentazione fornita, della sussistenza o meno delle condizioni che consentano di confermare le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di V.I.A. conclusa con il DM-116 del 26/03/2018, e se sussistono, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta.
  - ha infine ribadito quanto indicato con nota prot. MATTM-52978 del 18/05/2021, circa l’assegnazione da parte della CTVA dell’istruttoria tecnica al gruppo istruttore e relativo Referente istruttore, individuato per la tipologia di opera “PNRR e Lineari”, comunicato da ultimo con nota prot. CTVA-4611 del 13/09/2021;
  - ha comunicato che “Ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza (...) la documentazione presentata a corredo dell’istanza è stata pubblicata sul sito web dell’Autorità competente, alla pagina: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1559/14438>”.

- Il Ministero della cultura con nota prot. n. MIC-37167 del 10/11/2023, acquisita dalla Commissione, prot. n. CTVA-12721 del 10/11/2023, a conclusione della propria istruttoria la Direzione generale ABAP esprime parere tecnico istruttorio favorevole alla proroga dei termini di validità del Decreto di compatibilità ambientale del Decreto di VIA D.M. n. 116 del 26 marzo 2018, relativo all'opera denominata "*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto Cattolica-Fano. Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)*", per un ulteriore periodo di 35 mesi confermando le prescrizioni (oggi "condizioni ambientali") già formulate dal Ministero della cultura e contenute nel predetto decreto VIA, alla Sezione B, dalla numero 1 alla numero 9. Richiama, inoltre, che tali prescrizioni dovranno essere sottoposte alla prevista procedura di verifica di ottemperanza secondo quanto disposto dal D.Lgs. n. 152/2006, nelle successive fasi della progettazione e della realizzazione dell'opera.
- La Direzione con nota prot. n. MASE-197756 del 4/12/2023 ha comunicato alla Commissione, prot. n. CTVA-13591 del 4/12/2023, la nota dello Studio Legale Galanti del 25/10/2023, acquisita al prot. MASE-176600 del 02/11/2023, con la quale sono formulate osservazioni.

#### **PREMESSO e DATO ATTO che:**

#### **D.M. n. 116 del 26 marzo 2018 di compatibilità ambientale con condizioni**

Il progetto "*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto Cattolica-Fano. Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)*" è stato sottoposto alla procedura di V.I.A. conclusasi con il Decreto di compatibilità ambientale D.M. 116 del 26/03/2018, visti i pareri positivi con prescrizioni della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e del Ministero per i beni e le attività culturali, visto il parere positivo della Regione Marche espresso di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art.25, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e dell'art.23 della L.R.n.3/2012 con prescrizioni per il progetto "*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto Cattolica-Fano. Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)*"

#### **Istanza di Proroga**

Con nota prot. n. ASPI/7392 del 19/04/2023, acquisita al prot. n. MASE-6597 del 24/04/2023, il Proponente ha presentato istanza di proroga di 35 mesi di validità del Decreto di compatibilità ambientale DM-116 del 26/03/2018, emesso per il progetto definitivo "*Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, Tratto Cattolica-Fano.Svincolo di Pesaro Sud (Lotto 2)*";

Il Proponente rappresenta che la richiesta di proroga ai termini di scadenza del Decreto VIA DM-116 del 26/03/2018 è motivata dal fatto che si trova ancora nell'impossibilità di dare avvio ai lavori nei termini indicati nel DEC/VIA, dato il prolungamento dei tempi dell'iter approvativo e delle modifiche progettuali richieste, oltre ai vincoli economici previsti dalla Convenzione sottoscritta da ASPI e gli Enti locali e approvata dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in seguito anche MIT). Ad oggi, comunque, è in fase di finalizzazione la progettazione esecutiva e si prevede l'invio al MIT entro il primo semestre 2023.

In particolare, il Proponente prevede il seguente cronoprogramma:

- entro giugno 2023, completamento progettazione e invio al MIT per la conclusione dell'iter approvativo;
- approvazione del MIT entro settembre 2023;
- avvio delle attività propedeutiche ai lavori (espropri, BOB, Archeologia e interferenze) e completamento entro aprile 2024;

- consegna lavori e completamento entro marzo 2026 (18 mesi programma lavori + 3 mesi per completamento parte amministrativa).

### **Documentazione allegata all'istanza di proroga**

Il Proponente ha allegato alla richiamata istanza di proroga la seguente documentazione ai fini della valutazione:

- Relazione di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale;
- Relazione sullo stato di attuazione del progetto

### **Termine di validità del DM 116 del 26 marzo 2018**

Il DM 116 del 26 marzo 2018 è stato pubblicato per estratto nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 52 del **5 maggio 2018**.

Il termine di validità del sopra citato decreto di compatibilità ambientale è stato fissato in 5 anni, e pertanto al 4/05/2023.

Nella domanda il Proponente richiede una proroga di 35 mesi.

### **Motivazione della richiesta di proroga**

Nella documentazione fornita dal Proponente (elaborato “*Richiesta di proroga dell’efficacia temporale del Decreto VIA prot. 116 del 26/03/2018 – Relazione sullo stato di attuazione del progetto*”) sono riportate le motivazioni della richiesta di proroga.

L’opera autostradale è stata sottoposta alla VIA chiusa con l’emissione del Decreto VIA prot. 116 del 26/03/2018. Tale Decreto indicava che il progetto doveva essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta in data 5 maggio 2018, quindi entro il 4 maggio 2023.

La necessità di una proroga di detta scadenza scaturisce dal fatto che il Proponente si trova ancora nell’impossibilità di dare avvio ai lavori nei termini indicati nel DEC/VIA, dato il prolungamento dei tempi dell’iter approvativo e delle modifiche progettuali richieste, oltre ai vincoli economici previsti dalla Convenzione sottoscritta da ASPI e gli Enti locali e approvata dal Concedente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (in seguito anche MIT). Ad oggi, comunque, è in fase di finalizzazione la progettazione esecutiva ed è previsto l’invio al MIT entro il primo semestre

### **Stato attuale dell’opera e delle verifiche di ottemperanza**

Con il Decreto VIA n.116 del 26/03/2018, pubblicato sulla GU in data 5/05/2018, il Ministero dell’Ambiente ha deliberato la compatibilità ambientale del progetto nel rispetto delle condizioni ambientali emanate:

- dalla Commissione Tecnica VIA (CTVIA) con parere n.2594 del 12/01/2018 (prescrizioni del gruppo A);
- dal Ministero della Cultura (MiC) con parere n.35765 del 22/12/2017 (prescrizioni del gruppo B);
- dalla Regione Marche con Decreto n.56/VAA del 10/08/2017 (prescrizioni del gruppo C).

Nell’ambito della procedura di VIA veniva emanato il provvedimento della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) del Ministero dell’Ambiente n.120 del 4/05/2017 di approvazione del Piano di Utilizzo, redatto ai sensi del D.M. 161/2012. In data

11/01/2021 con Prot. 343 il Proponente ha richiesto al Ministero la deroga alla data di avvio dei lavori al 30/09/2023, che è stata concessa con approvazione Prot. 5151 del 20/01/2021. La durata del PdU dichiarata in progetto è pari a 18 mesi.

Per l'espletamento delle Verifiche di Ottemperanza (VO), il DEC/VIA, all'Art. 2, individuava nel MASE l'ente deputato a tale verifica avvalendosi dei soggetti indicati all'Art. 1:

- la Regione Marche, per le 6 prescrizioni del gruppo A e per le 7 del gruppo C;
- la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche, per le 9 prescrizioni del gruppo B.

Con nota prot. ASPI/17620 del 15/10/2021, acquisita al prot. MATTM-120071 del 04/11/2021, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha presentato alla Direzione Generale istanza di verifica di ottemperanza, ai sensi dell'art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., alle condizioni ambientali di cui alla Sez. A) nn. 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del decreto di compatibilità ambientale D.M. 116 del 26/03/2018 relativo al progetto in oggetto indicato. A tale riguardo la Direzione ha rappresentato che, "così come indicato dal sopra richiamato decreto di compatibilità ambientale D.M. 116 del 26/03/2018, la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali sopra richiamate è posta in capo alla Regione Marche, che si avvarrà dell'ARPA Marche in qualità di Ente coinvolto, e che provvederà a comunicarne gli esiti alla Direzione Generale in qualità di Autorità competente."

Il Proponente trasmetteva anche al MIC, in data 26/11/2021, e alla Regione, il 28/09/2021, la documentazione per la VO di competenza.

In riscontro al provvedimento Regione Marche n.3/VAAM del 14/01/2022, il Proponente trasmetteva alcune integrazioni su 3 prescrizioni (A2, A4, C1) in data 8/06/2022.

Le prescrizioni del gruppo A sono un totale di 6 (n° 4 di fase ante operam e n° 2 di fase post operam). Ad oggi risulta chiuso l'iter di verifica di 2 delle 6 prescrizioni con provvedimento Regione Marche n°3/VAAM del 14/01/2022.

In merito al Piano di monitoraggio ambientale oggetto di prescrizioni, con prot. 11116 del 08/06/2022 (Prot. 11198 del 09/06/2022 di ritrasmissione al MASE causa errato indirizzo PEC) è stata inviata alla Regione la revisione del Piano di Monitoraggio Ambientale concordata con ARPAM che recepisce le indicazioni di cui al parere dell'Agenzia del 29/11/2021.

Per le prescrizioni del gruppo B, il DEC/VIA attribuiva alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche la VO delle 9 prescrizioni del gruppo B (n°6 di ante operam e n°3 di corso d'opera) contenute nel parere del MIC n.35765 del 22/12/2017. Detto parere comprende 4 prescrizioni relative all'archeologia e 5 prescrizioni inerenti all'inserimento paesaggistico dell'opera. Ad oggi risulta avviato l'iter di verifica di tutte le prescrizioni e si resta in attesa del parere della Soprintendenza.

Il DEC/VIA attribuiva alla Regione Marche la VO delle 7 prescrizioni del gruppo C (tutte di fase ante operam) contenute nel Decreto regionale n.56/VAA del 10/08/2017. Ad oggi risulta chiuso l'iter di verifica di 5 delle 7 prescrizioni con provvedimento Regione Marche n°3/VAAM del 14/01/2022.

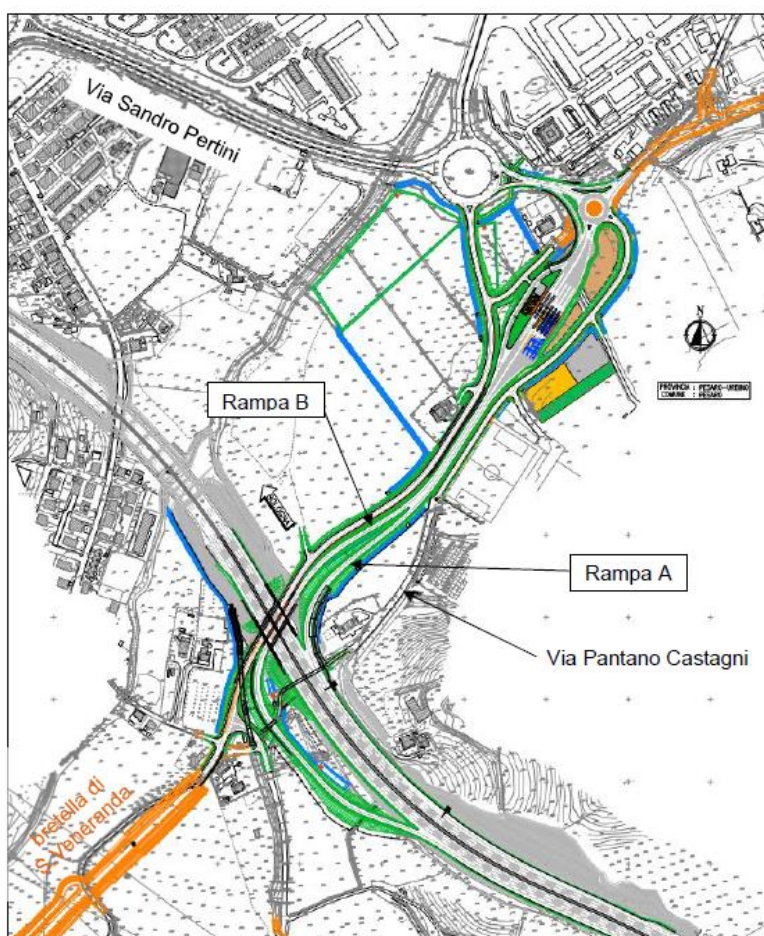
### **Descrizione degli interventi in progetto**

Le "Opere complementari di Pesaro" derivano dalle richieste del territorio formulate durante l'iter approvativo del progetto di ampliamento alla terza corsia dell'A14 tratto Cattolica-Fano.

A valle delle successive concertazioni con gli Enti locali, il 2 agosto 2013 è stata sottoscritta un'apposita convenzione per la realizzazione di numerose opere sul territorio, tra cui il Nuovo svincolo di Pesaro sud. Le suddette opere complementari seguono iter approvativi diversi (locale/nazionale) in funzione dell'importanza della specifica infrastruttura e sono state di fatto suddivise in più lotti, di seguito richiamati:

- Lotto 0 – Nuova Circonvallazione di Muraglia (importanza locale);
- Lotto 1 – Altre Bretelle di Pesaro (importanza locale);
- Lotto 2 – Nuovo svincolo di Pesaro sud (importanza nazionale).

Nello specifico l'intervento in esame prevede la realizzazione di due rampe monodirezionali da e per Bari in corrispondenza del km 160+100 circa dalla A14. Gli interventi maggiori sono la nuova stazione e il nuovo sottovia di svincolo.



**Figura 1– Stralcio planimetrico**

Il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud consente, assieme allo svincolo esistente di Pesaro di relazionare la viabilità locale alla Autostrada A14. Rispetto ai collegamenti con la viabilità principale lo svincolo risulta essere parziale, in quanto sono servite solo le relazioni da e per Bari, mentre quelle da e per Bologna rimangono servite esclusivamente dallo svincolo di Pesaro esistente.

Il layout di progetto vede il piazzale di esazione collocato a Nord dell'asse Autostradale; l'uscita dalla carreggiata Nord è realizzata con una rampa monodirezionale diretta (rampa A) che si stacca dalla carreggiata Nord e si collega al piazzale di esazione; l'ingresso in carreggiata Sud avviene tramite una rampa semi-diretta (rampa B), che, lasciato il piazzale di stazione, attraversa la piattaforma autostradale tramite un nuovo sottopasso (che include anche il passaggio del nuovo

tratto della bretella di S.Veneranda), curva a sinistra e si affianca al corpo autostradale, per immettersi in carreggiata Sud.

La rampa A si stacca dalla A14 in un tratto in cui l'autostrada è in rilevato alto, scendendo progressivamente fino a raggiungere la quota del piazzale che si sviluppa tutto in rilevato mediobasso. La rampa B, una volta abbandonato il piazzale, resta ad una quota necessaria per sottopassare la piattaforma autostradale, poi si rialza, per collegarsi alla carreggiata sud della A14.

Per quanto concerne la zona del casello, il Proponente, riporta nella Relazione di aggiornamento dello SIA, che rispetto al Progetto approvato in sede di VIA, l'aggiornamento dello Studio di Traffico ha evidenziato la necessità di introdurre un'ulteriore pista in uscita dall'Autostrada, che occuperà in parte la zona interclusa tra il sedime del piazzale e la viabilità locale, sovrapponendosi all'area di cantiere. Il piazzale infine è collegato alla viabilità locale tramite una rampa bidirezionale (rampa C) che si innesta sulla nuova rotatoria di progetto, posta tra via Sandro Pertini e la strada Pantano Castagni.

Infine, vengono creati 2 nuovi rami diretti di collegamento per alleggerire il traffico nella rotatoria di svincolo. Con la configurazione dello svincolo sono stati inoltre definiti il riallineamento e l'organizzazione della viabilità locale. Infatti, l'altimetria della rampa B nell'intersecare la strada Pantano Castagni non ne permette lo scavalco, rendendo impossibile l'utilizzo del sottopasso autostradale esistente. Pertanto, la nuova bretella di S. Veneranda, che inizialmente si connetteva con la strada Pantano Castagni proprio in corrispondenza del sottopasso esistente, viene deviata verso nord, attraversando l'autostrada in affiancamento alla rampa B, sino alla rotatoria di via Sandro Pertini. La via Pantano Castagni viene riallineata nel tratto tra il campo sportivo e la rotatoria di svincolo riconfigurandosi, come viabilità locale a servizio dello stadio e di alcune abitazioni. Il sedime del sottopasso esistente viene utilizzato per realizzare un attraversamento ciclabile che permette di connettere in modo diretto l'abitato di S. Veneranda con lo stadio.

Il Proponente riporta che la durata lavori è di 28 mesi, di cui 24 per la effettiva realizzazione dello svincolo.

Gli affinamenti progettuali introdotti non sono considerati rilevanti ai fini della richiesta di proroga del decreto VIA, così come le aree di cantiere, che hanno subito piccoli aggiustamenti ricalcando la risagomatura del sedime del progetto non comportando modifiche sostanziali rispetto al Progetto approvato in sede di VIA.

### **Inquadramento territoriale e vincolistico**

L'analisi degli strumenti di pianificazione, articolata secondo livelli che vanno dalla scala territoriale vasta a quella locale, riguarda i piani a valenza territoriale, gli strumenti di pianificazione urbanistica comunale e i piani ambientali di settore relativi ad aspetti correlati al progetto in esame. Il quadro della pianificazione è completato dall'analisi del sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette.

### **Pianificazione regionale**

#### Piano Paesistico e Ambientale Regionale

Nella Relazione di aggiornamento dell SIA, il Proponente riporta che il Piano Paesistico e Ambientale Regionale non ha subito modifiche rispetto a quanto riportato nello SIA: è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale delle Marche n°157 del 3 novembre 1989, ed è il piano di indirizzo per la redazione dei piani subordinati in materia di tutela e salvaguardia dei beni ambientali e storico culturali.

Lo stralcio della tavola 1 Vincoli paesistico – ambientali, riportata nella Relazione di aggiornamento dello SIA, individua, l'adiacenza dell'intervento con il confine della fascia di Fiumi e corsi d'acqua e Vincoli regionali (Galasso). Il Proponente sottolinea che proprio per minimizzare le criticità derivanti dall'interferenza degli interventi rispetto alle aree vincolate, la conformazione dello svincolo è stata modificata in sede di VIA, posizionandolo più lontano dal corso d'acqua.

La tav.6 del PPAR individua l'interferenza diretta dell'opera con un'area B di rilevante valore: l'area B n. 12 “*Trebbiantico – Candelara – Rosciano*”, con una interferenza di modesta entità, poiché, in ragione della ridotta estensione dell'opera stessa rispetto alle aree classificate a valore ambientale e paesaggistico rilevante, secondo il Proponente la nuova superficie territoriale occupata sarà modesta.

## **Pianificazione provinciale**

### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Pesaro

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino, adottato definitivamente con Delibera di C.P. n.24 del 18/03/99 e approvato con Delibera di C.P. n. 109 del 20/07/2000, è rimasto invariato rispetto a quanto analizzato nello S.I.A. pubblicato.

Il Proponente afferma che restano valide le considerazioni fatte nello Studio relativamente alla coerenza degli interventi con la pianificazione provinciale.

Il PTC di Pesaro non include, nella definizione degli assetti infrastrutturali e viabilistici futuri, la previsione della terza corsia dell'A14; non prevede le relative opere compensative nel comune di Pesaro. Come già riportato nello SIA, con decreto direttoriale n.6839 in data 21.12.06, il Ministero delle Infrastrutture, nel constatare la raggiunta intesa tra Stato e Regione Marche, ai sensi dell'art.81 del DPR 24.07.1977 n.616 e s.m.i., ha autorizzato la realizzazione delle opere relative all'ampliamento alla terza corsia.

La sovrapposizione del dell'intervento di progetto sulla cartografia di matrice ambientale, il PTC della Provincia di Pesaro e Urbino individua gli ambiti di maggior valore ambientale, cui corrispondono diversi livelli di tutela, che risultano concentrati prevalentemente lungo la costa, ed in corrispondenza dei corridoi fluviali. In particolare, nella fascia costiera, sono individuate le seguenti risorse ambientali sottoposte a tutela:

- il parco naturale del Colle San Bartolo che si estende a partire dal confine con la provincia di Rimini e include parte dei territori dei comuni di Gabicce Mare, Gradara e Pesaro;
- tra i centri di Pesaro e Fano si individua l'ampia area vincolata ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs 42/2004) che si sviluppa tra la costa (Monte Ardizio) e la valle del torrente Arzilla. Tale area collinare presenta un numero considerevole di beni vincolati, per lo più ville e parchi, tra i quali si segnala l'Eremo di Monte Giove, che domina la valle del Metauro. Il PPAR identifica inoltre il litorale tra Pesaro e Fano, l'area dell'Eremo di Monte Giove, di interesse archeologico e il fondovalle del torrente Arzilla, Sito BioItaly di interesse nazionale e regionale;
- la valle del Metauro, interessata da un esteso vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs 42/2004), a cui il PPAR sovrappone ulteriori misure di tutela (sito BioItaly lungo l'alveo e la gola del Metauro, area centuriata nel fondovalle compreso tra il fiume e il tracciato della strada Flaminia);



Il PTC rileva lungo tutto il tracciato dell'A14 la presenza di nuclei e beni di valore storico architettonico, perlopiù concentrati nel comune di Pesaro, nel quale risulta anche una segnalazione archeologica, in prossimità del nucleo di Novilara.

L'area vasta di interesse include Aree archeologiche sottoposte a vincolo L.1089/39, Aree centuriate, Aree sottoposte a vincolo L. 1089/39 nonché la Strada consolare Flaminia.

## **Pianificazione comunale**

### PRG di Pesaro

Tutti gli interventi ricadono nel Comune di Pesaro; è stata verificata, pertanto, la coerenza di tali opere con il PRG vigente, che è stato approvato con D.C.P. N.135 del 15/12/2003 e non ha subito modifiche e revisioni dal 2015.

A conferma di quanto analizzato nello SIA, nella Relazione di aggiornamento dello SIA sono riportati gli stralci dell'intervento sovrapposti alla cartografia aggiornata disponibile sul SIT del Comune di Pesaro, dai quali risulta che, per quanto riguarda la zonizzazione, le opere in oggetto rivelano rapporti di coerenza funzionale con la cartografia del Piano Regolatore Generale del Comune di Pesaro.

## **Pianificazione di Settore**

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

Per quanto riguarda la pianificazione dell'assetto idrogeologico, gli interventi in progetto ricadono nei bacini del Fiume Foglia e del Rio Genica, nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale, che ha inglobato la precedente Autorità di Bacino della Regione Marche (PAI approvato con Del.C.R. n°116 del 21/01/2004), che comprendeva i bacini idrografici regionali elencati nell'all. B della LR 13/99.

Il Distretto idrografico di competenza dell'AdB dell'Appennino Centrale di cui all'art. 64, comma 1, lett d) del d.lgs. 152/2006, è costituito dai seguenti bacini idrografici:

- Tevere, già bacino nazionale ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- Tronto, già bacino interregionale ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- Sangro, già bacino interregionale ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- bacini dell'Abruzzo, già bacini regionali ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- bacini del Lazio, già bacini regionali ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Aso, Menocchia, Tesino e bacini minori delle Marche, già bacini regionali ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- Fiora, già bacino interregionale ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183;
- Foglia, Arzilla, Metauro, Cesano, Misa, Esino, Musone e altri bacini minori, già bacini regionali ai sensi della legge 18 maggio 1989, n°183.

All'interno dei bacini idrografici sono state individuate:

- aree soggette a pericolosità e a rischio idraulico in quanto inondabili da piene fluviali delle aste principali assimilabili ad eventi con tempi di ritorno fino a 200 anni (TITOLO II delle Norme Tecniche di Attuazione); tali aree a pericolosità idraulica sono state suddivise in tronchi fluviali omogenei, con criteri comprendenti morfologia dell'alveo, presenza di

opere trasversali ed elementi a rischio; in ogni singolo tronco fluviale omogeneo così individuato è stato attribuito un livello di rischio, articolato in quattro classi, riferito agli elementi esposti contenuti in una matrice di analisi. Alle classi di rischio individuate (da R4 a R1) sono associabili le definizioni contenute nel DPCM 29.09.98;

- aree soggette a pericolosità e a rischio idrogeologico gravitativo per fenomeni franosi e valanghe (TITOLO III delle Norme Tecniche di attuazione), individuate sulla base di una ricognizione delle informazioni specifiche contenute negli strumenti urbanistici comunali, nei PTC provinciali e in altri studi specifici di settore già elaborati. Ai fenomeni censiti è stata attribuita una pericolosità graduata su quattro livelli definiti in base alla tipologia del fenomeno e al relativo stato di attività come risultanti dalla omogeneizzazione e classificazione della documentazione acquisita. Alle classi di rischio individuate (da R4 a R1) sono associabili le definizioni contenute nel DPCM 29.09.98.

Tali aree sono rappresentate nella cartografia di Piano, che è stata aggiornata nel 2022, ma è rimasta invariata come perimetrazioni nell'area di interesse rispetto a quanto esposto nel SIA.

In merito alle aree soggette a rischio di esondazione, il Proponente evidenzia le seguenti criticità.

La rampa di immissione in A14 direzione Taranto interessa marginalmente aree a Rischio esondazione Elevato (R3), oltre al tratto della viabilità a sud dell'A14 fino al collegamento con la Bretella di Santa Veneranda; la parte terminale della viabilità in corrispondenza della rotatoria esistente di intersezione tra via Pertini e via Lungo Genica interessa aree a Rischio esondazione Moderato (R1). La stazione di esazione rimane, invece, esterna alle aree a rischio di esondazione. Tali fasce di rischio sono relative al Rio Genica.

A tutte le aree a rischio esondazione, l'articolo 8 delle Norme di Attuazione (NTA) "Individuazione dei tronchi omogenei per la fascia inondabile" associa un unico livello di pericolosità elevato-molto elevato. L'articolo 7 delle NTA "Fascia di territorio inondabile assimilabile a piene con tempi di ritorno fino a 200 anni" al comma 6 prescrive che in tali fasce siano consentiti esclusivamente:

- "b. adeguamento, ai fini della mitigazione del rischio, delle strutture di attraversamento che determinano la pericolosità idraulica e interventi relativi a nuove infrastrutture tecnologiche a rete e viarie in attraversamento che non determinano pericolosità idraulica, previo parere vincolante della Autorità idraulica competente".

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA è riportato che dall'analisi della cartografia non emergono interferenze con aree a rischio frana e aree a rischio valanga.

Come è già stato evidenziato nello Studio di Impatto, nelle aree soggette a rischio di esondazione risulta ammissibile l'infrastruttura viaria proposta, il nuovo svincolo autostradale, per la quale sono inoltre stati definiti interventi di sistemazione idraulica finalizzati ad evitare o minimizzare i problemi di stabilità dell'alveo e delle strutture poste in esso.

#### Piano di Tutela delle Acque della Regione Marche (PTA)

L'Assemblea legislativa regionale delle Marche ha approvato con delibera DACR n.145 del 26/01/2010 il nuovo Piano di Tutela delle Acque (PTA), che rappresenta lo strumento di pianificazione regionale finalizzato a conseguire gli obiettivi di qualità previsti dalla normativa vigente e a tutelare, attraverso un impianto normativo, l'intero sistema idrico sia superficiale che sotterraneo. Il Piano costituisce piano di settore, tra gli altri, dei bacini regionali del Fiume Foglia (classificato come bacino idrografico significativo) e del Rio Genica (classificato come bacino idrografico minorelitorale) di interesse per il presente studio. Entrambi rientrano nell'area di competenza dell'Autorità di Bacino delle Marche.

Rispetto a quanto riportato nello SIA, le Norme tecniche di Attuazione del PTA hanno subito un aggiornamento nel 2019, che non ha modificato nella sostanza i temi relativi all'intervento in oggetto.

I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma sono ritenuti ininfluenti sullo stato di qualità dei corpi idrici nell'area di studio, consentendo al progetto proposto di mantenersi in rapporti di coerenza con gli obiettivi di tutela del PTA della Regione Marche.

## AREE PROTETTE

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, in merito all'aspetto vincolistico, si riporta che è stato consultato il Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (SITAP) del Ministero della Cultura (MiC), che ha evidenziato la presenza di ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. nelle vicinanze dell'area di progetto. Nello specifico, lo stralcio del SITAP, relativo all'intorno dello Svincolo di Pesaro, riporta:

*Aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lettera a), b), c) del Codice.*

Per quanto concerne la distanza da ZSC e ZPS, come già riportato nello SIA, non ci sono Siti della Rete Natura 2000 nel raggio di 1 km. I siti più vicini sono i seguenti:

- la ZSC IT5310009 Selva di San Nicola, a circa 1,5 km dallo svincolo,
- la ZPS IT5310024 Colle San Bartolo e litorale pesarese, una vastissima area che si estende per km, circondando tutto il centro urbano di Pesaro a circa 1,7 km dello svincolo.



Figura 2 – Stralcio del geoportale nazionale con sovrapposizione dello svincolo

In sede di VIA, la Commissione si è espressa nel proprio parere come segue: “*CONSIDERATO che le aree vincolate della Rete Natura 2000 non vengono interferite dal progetto e sono ubicate a distanze maggiori di 1 km dall'intervento e per questo motivo si ritiene che il progetto non porti incidenza significativa sui siti vincolati, e non è quindi necessario redigere alcuna Valutazione di Incidenza.*”n Inoltre “*CONSIDERATO e VALUTATO che gli effetti del progetto del Nuovo svincolo di Pesaro Sud sui siti Natura 2000 presenti in un raggio di 5 km dall'intervento si possono considerare pressoché nulli. L'intervento, infatti, non ricade in alcun sito appartenente alla Rete Natura 2000, e il più vicino, la ZPS IT5310024 "Colle San Bartolo e Litorale Pesarese", dista circa 1,3 km ed è separato dall'area urbana pesarese.*”

Considerata l'invarianza della situazione territoriale ed ambientale e l'assenza di interferenze dirette ed indirette sui siti Natura 2000 in sede di VIA, non risulta necessario alcun aggiornamento della V.Inc.A.

### **Rapporto di conformità dell'opera**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA è riportato, per ogni componente ambientale, un'analisi di variazione rispetto a quanto valutato nello SIA, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito sulle Opere Compensative sottoposte a procedura regionale più prossime al futuro svincolo.

Il Piano di Monitoraggio relativo allo Svincolo di Pesaro Sud, le cui Linee Guida erano contenute nello Studio di Impatto Ambientale, è stato predisposto su richiesta della Regione Marche e recepisce le richieste di integrazioni con note DVA n°0011852 del 02.05.2016 e n°89590 del 07.03.2017. Le campagne previste all'interno di tale PMA non sono ancora state avviate e saranno attivate un anno prima della realizzazione degli interventi.

Sono stati confrontati con i dati regionali i risultati del monitoraggio che è in corso per la sola fase ante operam per il lotto 0-Muraglia, sulle componenti antropiche, con tempistiche e frequenze specifiche per ogni singola componente.

### **ATMOSFERA**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta che negli ultimi anni si è verificato un generale miglioramento della qualità dell'aria. Sono stati analizzati i dati delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPAM.

I grafici riportati nella Relazione di aggiornamento del SIA, fanno riferimento alla centralina localizzata a Pesaro in via Scarpellini nel 2022 e riportano anche i valori limite e critici per ogni inquinante, confermano il trend di riduzione per tutti gli inquinanti, evidenziando un miglioramento della situazione reale rispetto a quanto era stato ipotizzato nel SIA per lo stesso anno.

Il Proponente afferma che dai dati riportati è possibile osservare un trend in leggera diminuzione degli inquinanti considerati rispetto a quanto valutato all'interno del SIA, le cui conclusioni, sono da esso essere ritenute cautelative.

### **RUMORE**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente riporta che lo studio acustico di progetto esecutivo riprende, integra e aggiorna le elaborazioni acustiche eseguite per lo Studio di Impatto Ambientale sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, confermandone gli impatti e le mitigazioni già previste.

In particolare, sono state dimensionate:

- le barriere FOA 16, 18, 19 e 21 per mitigare le emissioni acustiche delle nuove rampe e del piazzale di esazione del Nuovo Svincolo;
- le barriere FO 17 e 20 per mitigare le emissioni acustiche aggiuntive derivanti dalla nuova viabilità in affiancamento

Rispetto alla configurazione stabilita nel corso della procedura VIA, per esigenze di compatibilità geometrica e rispetto delle richieste distanze tra i vari elementi che compongono la piattaforma stradale, la barriera FO17 è stata innalzata da 5 m a 6 m, per compensare la riduzione della lunghezza della barriera FO18 da 152 m a 130 m, senza modificare sensibilmente i livelli acustici previsti in precedenza. Le tipologie di barriere acustiche, lo sviluppo e l'altezza sono riportate in forma tabellare.

Le barriere previste permettono di ricondurre nei limiti i ricettori con esuberi determinati dalle nuove opere; tra i ricettori interessati specificamente dagli effetti acustici del Nuovo Svincolo non sono presenti situazioni per le quali prevedere interventi diretti sugli edifici, perché il livello interno notturno è stimato al di sotto del limite di 40 dBA.

Viceversa, il proponente riporta che il modello aggiornato indica la presenza di superamenti dovuti al progetto di ampliamento autostradale "Potenziamento alla terza corsia dell'autostrada A14" in 8 edifici in cui verificare il rispetto dei limiti interni a seguito della realizzazione della terza corsia.

Si evidenzia che tali verifiche dovranno essere eseguite con adeguati monitoraggi a seguito della realizzazione delle opere al fine di effettuare eventuali interventi diretti residui.

Con riferimento alla valutazione acustica della fase di cantiere, lo studio ha evidenziato un potenziale locale e temporaneo esubero dei limiti definiti dalla Classificazione acustica comunale per le aree poste in prossimità alle aree dei cantieri. In tal senso lo studio acustico ha definito fin d'ora l'utilizzo di sistemi di mitigazione da posizionare in prossimità delle sorgenti e dei macchinari più rumorosi, precisando che le imprese appaltatrici dovranno comunque adottare le disposizioni speciali e gli accorgimenti utili per la riduzione e/o contenimento delle emissioni acustiche. Lo studio demanda alla successiva fase progettuale una valutazione acustica di dettaglio, mediante l'implementazione di un modello acustico previsionale, al fine di calibrare gli interventi di mitigazione necessari.

## **AMBIENTE IDRICO**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA, il Proponente riporta che l'intervento non attraversa corsi d'acqua ma interessa il Rio Genica, quale ricettore delle acque di drenaggio a monte del quale, in corrispondenza del nuovo piazzale di esazione di Pesaro Sud, è previsto un intervento di controllo qualitativo delle acque scaricate nel Rio Genica, costituito da due impianti di sedimentazione e disoleazione.

Per quanto riguarda la fase di realizzazione del nuovo svincolo di Pesaro Sud, all'interno dell'area di cantiere sarà realizzato un sistema di drenaggio per le acque esterne, costituito da fossi di guardia che scaricheranno direttamente nei ricettori finali, ed un sistema per le acque interne, che invece saranno regimentate con drenaggio separato posto lungo il limite interno delle aree adibite a cantiere. Le acque così raccolte (meteoriche e provenienti dal lavaggio mezzi di cantiere) saranno indirizzate ad un impianto di trattamento (sedimentatore/disoleatore) prima dello scarico nel ricettore finale. In particolare, è previsto di trattare le acque di prima pioggia e quelle di tempo asciutto. Sarà inoltre possibile accumulare le acque di prima pioggia a valle del trattamento e parte delle acque di seconda pioggia per poterle riutilizzare per le attività di cantiere.

Lo studio di Impatto ambientale conteneva inoltre le Linee guida per il monitoraggio ambientale, che sono state successivamente integrate in ottemperanza alle prescrizioni, con la definizione di un programma di indagini, che ha individuato i punti di misura, in funzione degli interventi e della cantierizzazione.

La scarsa presenza nel progetto di opere in sotterraneo, unitamente al basso rischio di alterazione qualitativa delle acque sotterranee, e alla lontananza dei pozzi censiti nell'ambito del SIA dalle aree di intervento, non ha reso necessario l'inserimento della componente Acque Sotterranee all'interno del PMA. A seguito della richiesta del Ministero dell'Ambiente, sono state previste indagini sulle acque sotterranee con il posizionamento di 3 piezometri, di cui 1 a monte e 2 a valle del casello e della viabilità in uscita dalla rotatoria, che saranno installati un anno prima dell'inizio dei lavori di realizzazione.

## **SUOLO e SOTTOSUOLO**

Come riportato nello SIA, gli impatti prevedibili per la componente pedologica saranno riconducibili alla "perdita di suolo", che riguarda prevalentemente 2 tipologie di suolo: una costituita dai terreni tipici delle aree collinari; l'altra, caratterizzata dalla presenza Rio Genica.

Il Proponente riporta che gli impatti previsti sono ridotti, in considerazione del fatto che si tratta di interventi su un sedime già interessato dalla realizzazione della terza corsia; nello SIA è stato tenuto conto anche delle aree che rimarranno intercluse tra i rami dello svincolo. Gli spazi di cantiere sono destinati alla restituzione a suolo agrario o, nel caso delle aree intercluse, ospiteranno parte del casello e le opere a verde, finalizzate alla mitigazione paesaggistica dell'intervento.

Le misure di mitigazione per la componente pedologica consistono:

- nell'accantonamento del suolo pedologico proveniente dallo scotico e dall'eventuale bonifica e nel suo riutilizzo nella formazione dei rilevati;
- nel ripristino ad uso agricolo delle aree interessate temporaneamente dai cantieri.

Per quanto concerne il sottosuolo, il SIA ha confermato la fattibilità geologica dell'opera, sulla base delle normative vigenti, del quadro geologico presentato e del suo campo di variabilità nell'ambito della progettazione ingegneristica delle opere.

## **VEGETAZIONE**

Nella Relazione di aggiornamento dello SIA il Proponente descrive gli interventi di mitigazione proposti nello SIA: misure di prevenzione e di protezione, interventi di inserimento di specie autoctone.

## **FAUNA**

Per la componente fauna, sono riportati i fattori di pressione della fase di esercizio e i fattori d'interazione per la fase di cantiere

In particolare, l'area della stazione di esazione interessa prevalentemente seminativi e seminativi arborati e provocherà una lieve diminuzione delle funzioni di rifugio fornite dalla vegetazione arbustiva che cresce lungo i due fossi principali. L'ultimo tratto del tracciato interferisce con la macchia arbustiva ornamentale che cinge la rotatoria della Interquartieri; il Proponente riporta che appare improbabile, in relazione al traffico, che questa presenti funzioni di rifugio, se non verso fauna di ridotto interesse ecologico.

Gli interventi mantengono il varco ampio costituito dal viadotto autostradale sul rio Genica non mettendone in crisi le funzioni di corridoio. Gli impatti sul sistema naturale igrofilo appaiono lievi in considerazione del fatto che poco più a valle, all'intersezione con Via Lubiana, il corso

del Genica è completamente artificializzato e poi tombato; inoltre lo svincolo è stato allontanato il più possibile dal corso d'acqua già in sede di VIA.

Per questa componente, tutti gli interventi di mitigazione previsti nello SIA saranno realizzati in concomitanza con la realizzazione delle opere in oggetto; per quanto riguarda in particolare gli impatti sulla fauna provocati dalla presenza dei cantieri, sarà attuato il ripristino dell'habitat naturale nella fase immediatamente successiva al termine dei lavori, in modo da ridurre il tempo di allontanamento delle specie animali ed accelerare il ripristino della naturalità.

In conclusione, il Proponente riporta che la Relazione di aggiornamento dello SIA costituisce una disamina di quanto analizzato nel SIA del 2015, al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali. Nello specifico il Proponente afferma che:

- per quanto concerne la Pianificazione, non sono subentrate modifiche e/o aggiornamenti rispetto a quanto analizzato nello SIA del 2015, la coerenza degli interventi è stata già verificata ed è ad oggi confermata;
- l'analisi puntuale delle singole componenti ambientali, in base ai dati ambientali resi disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam eseguito, non evidenzia variazioni significative rispetto a quanto valutato nello SIA, anche lo stato attuale dell'ambiente può definirsi invariato rispetto a quello descritto nello SIA.

Inoltre, il Proponente considera invariati anche gli impatti delle opere sul territorio rispetto a quelli previsti nello Studio.

## **Osservazioni**

Ancorchè non previste dalla procedura, è stata acquisita e considerata la osservazione pervenuta:

- la nota dello Studio Legale Galanti del 25/10/2023, acquisita al prot. MASE-176600 del 2/11/2023, e trasmessa con nota prot. n. MASE-197756 del 4/12/2023 dalla Direzione alla Commissione che l'ha acquisita con prot. n. CTVA-13591 del 4/12/2023

In tale nota, gli osservanti fanno riferimento a ricorsi pendenti presso il TAR Marche, riportando che la procedura di VIA avrebbe omesso la considerazione di alcuni aspetti fondamentali e presenta degli importanti vizi di legittimità. L'analisi del provvedimento di VIA non è oggetto della presente procedura.

Con riferimento alle mutate condizioni dei luoghi, gli osservanti ricordano, in particolare *“il gravissimo evento alluvionale che ha interessato il Comune di Pesaro in data 16/17 maggio 2023, che ha portato all'esondazione del Rio Genica e all'allagamento dell'intera zona dove dovrebbe sorgere il nuovo casello”*. Non riportano però dati tecnici relativi all'area effettivamente interessata.

Tale evento è successivo alla istanza di proroga e pertanto non è presente nella documentazione presentata.

In merito all'individuazione del rio Genica quale ricettore delle acque di piattaforma, il parere di compatibilità ambientale si esprime positivamente nel merito.

Ferma restando la compatibilità ambientale dell'opera, si ritiene che, in sede di progetto esecutivo, il Proponente aggiorni gli studi idrologici e idraulici, tenendo conto anche degli eventi di piena che hanno caratterizzato il rio Genica nell'ultimo decennio come conseguenza anche

degli eventi estremi in conseguenza dei cambiamenti climatici, introducendo ove necessario nuovi interventi strutturali finalizzati a garantire l'invarianza idraulica del rio per effetto degli apporti che ad essere perverranno dalla piattaforma stradale; tali studi dovranno essere sottoposti alla competente autorità idraulica.

#### **CONSIDERATO E VALUTATO** che

- il raffronto tra l'attuale contesto territoriale ed ambientale nel quale si inseriscono le opere e il contesto originariamente posto alla base delle analisi effettuate in sede di Valutazione di Impatto Ambientale evidenzia che non sono intervenuti cambiamenti significativi tali da modificare il quadro di riferimento ambientale analizzato, come risultata dalla relazione acquisita a questo fine che analizza l'invarianza delle condizioni ambientali preesistenti;
- le condizioni ambientali sono state analizzate con pareri di altri Enti, per competenza.

#### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

#### **ESPRIME PARERE**

ai sensi dell'art. 9 D.M. 150/2007

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni per concedere una proroga di 35 mesi del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale di cui al D.M. n.116 del 26/03/2018.

Resta ferma la necessità di sottoporre il progetto, nelle fasi successive, alle verifiche di ottemperanza alle prescrizioni dei cui al D.M. 116 del 26/03/2018.

Alla luce della evoluzione degli eventi estremi, si ricorda che in sede di progetto esecutivo, il Proponente dovrà aggiornare le verifiche idrauliche come sopra riportato, sottoponendo gli aggiornamenti alla competente autorità idraulica

**Il Presidente della Commissione  
Cons. Massimiliano Atelli**