



52

[Handwritten signature]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 2594 del 12/01/2018

Progetto:	<p><i>Istruttoria VIA</i></p> <p>Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, tratta Cattolica - Fano, nuovo svincolo di Pesaro sud</p> <p>ID_VIP: 3079</p>
Proponente:	<p>Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.GAB/DEC/2011/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Marche;

VISTA la domanda presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot.n.ASPI/14858 del 27/07/2015 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto “Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, tratta Cattolica - Fano, nuovo svincolo di Pesaro sud”;

PRESO ATTO che la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA-2015-19899 in data 29/07/2015;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA-2015-30761 del 10/12/2015, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA-2015-4311 in data 11/12/2015 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente con la domanda prot.n. prot.n.ASPI/14858 del 27/07/2015:

- Elaborati del progetto definitivo;
- Studio di impatto ambientale;
- Studio di incidenza ambientale;
- Sintesi non tecnica;

PRESO ATTO che è stato presentato ai sensi dell'art.23, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., l'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 28/07/2015 sui quotidiani “*Il Messaggero*” e “*Il Corriere Adriatico*”;

ESAMINATA la documentazione integrativa fornita dal proponente con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016 acquisita con prot.n.DVA/19819 del 28/07/2016 ed in risposta alla richiesta di integrazioni di cui alla nota DVA/12736 del 11/05/2016; tale documentazione è stata trasmessa alla CTVA con nota prot.n.DVA/20170 del 01/08/2016 acquisita con prot.n.CTVA/2798 del 02/08/2017;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa per la pubblica consultazione è avvenuta in data 07/10/2016 sui quotidiani "Il Messaggero" e "Il Corriere Adriatico";

ESAMINATA la documentazione integrativa volontaria fornita dal proponente con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017 acquisita con prot.n.DVA/9320 del 19/04/2017 a seguito di quanto evidenziato dalla Regione Marche con nota prot. 13178 del 07/03/2017; tale documentazione è stata trasmessa alla CTVA con nota prot.n.DVA/9380 del 19/04/2017 acquisita con prot.n.CTVA/1207 del 20/04/2017;

VISTE le seguenti osservazioni avanzate ai sensi dell'art.24, comma 4 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

1. Dott. Mauro Marchini, Presidente del "Consorzio Santa Veneranda U.M.I. 8.8.1", mail del 25/09/2015 acquisita con prot.n.DVA/24720 in data 02/10/2015;
2. Sig.ri Paolo e Giovanni Montanari, mail del 22/09/2015 acquisita con prot.n.DVA/23794 in data 23/09/2015;
3. Studio Legale Galanti, lettera del 30/11/2016 acquisita con prot.n.DVA/29326 in data 02/12/2016;
4. Sig.ri Paolo e Giovanni Montanari, lettera del 24/11/2016 acquisita con prot.n.DVA/28686 in data 25/11/2016;

VISTI i seguenti pareri espressi ai sensi dell'art.25, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

1. Regione Marche, nota del 11/08/2017, acquisita con prot.n.DVA/18947 in data 10/08/2017 di trasmissione del Decreto della Posizione di Funzione Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali e Protezione Naturalistica n. 56 del 10/08/2017, con il quale si è espresso parere positivo 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 - Taranto, Realizzazione del nuovo svincolo di Pesaro";

PRESO ATTO che le prescrizioni individuate con i n. da 1 a 7 nell'Allegato A della citata Decreto n.56 del 10/08/2017 della Regione Marche riportano in particolare quanto segue:

- Prescrizione n.1:

- "I punti di monitoraggio della qualità delle acque superficiali e dell'aria andranno riposizionati e/o implementati in accordo con ARPAM;
- il piezometro A14-02-PE-SO-PZ-01/1V non sembra intercettare deflussi sotterranei di zone di criticità nella fase di cantiere, la sua ubicazione andrà spostata più in prossimità delle nuove rampe A e B o poco più a valle idrogeologica della nuova viabilità E (area rotatoria in progetto)";

- Prescrizione n.2:

"Tutti i monitoraggi post operam relativi alle matrici ambientali dovranno avere una durata di almeno 24 mesi, più altri 12 mesi nel caso si dovessero evidenziare criticità";

- Prescrizione n.3:

"Come richiesto dalla PF Difesa del suolo e della costa, per la progettazione di dettaglio dell'area depressa prevista a monte della strada Interquartieri, in destra del torrente Genica, dovrà essere valutata la possibilità di realizzare una conformazione della stessa, tale da mantenere dei collegamenti con il vicino alveo del T. Genica. Tale area andrà conformata in modo da ottenere la sua entrata in funzione prima del sormonto, da parte dei flussi di piena, della Strada Interquartieri e delle aree dello svincolo presso l'innesto con la stessa, al fine di un adeguato funzionamento quale area di laminazione a protezione delle zone limitrofe e di quelle a valle. Si avrà inoltre cura di motivare la difficoltà di posizionarla senza interessare le aree dove sarebbe previsto lo sbarramento di valle della cassa di laminazione proposta nell'ambito dell'assetto di progetto preliminare (2013) per detto ramo del T. Genica";

- Prescrizione n.4:

"Dovrà essere studiata la realizzazione di un muro a sostegno del rilevato stradale in prossimità della proprietà del signor Ambrogiani al fine di evitare l'occupazione della sua proprietà";

- Prescrizione n.5:

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

“Relativamente al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, i risultati del campionamento per la caratterizzazione chimico-fisica nel punto in cui non è stato consentito l'accesso andranno inviati ad ARPAM – Dip. di Pesaro”;

- Prescrizione n.6:

- a) “Tutte le mitigazioni indicate nel SIA dovranno essere riportate negli elaborati progettuali (schemi e particolari tecnici, analisi prezzi, computo metrico, ecc.) per le parti costruttive e nel Capitolato Speciale d'Appalto per le parti gestionali in fase di cantiere.
- b) il progetto del verde dovrà avere una durata di cinque anni per le cure colturali, termine necessario per garantire l'attecchimento e il miglior sviluppo delle piante messe a dimora”;

- Prescrizione n.7:

“Vista la prossimità del cantiere ad un impianto sportivo, che svolge attività anche all'aperto, si dovranno adottare tutte le cautele per la riduzione/abbattimento delle polveri prodotte, prevedendo, in accordo con ARPAM e ASUR di Pesaro un monitoraggio specifico in corso d'opera”.

PRESO ATTO delle controdeduzioni alle osservazioni fornite dalla Società proponente con la documentazione integrativa fornita con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016 e con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017;

VISTI le seguenti osservazioni esaminate e trasmesse dalla Regione Marche con i verbali delle conferenze dei servizi e con la Decreto n.56 del 10/08/2017:

- Osservazione del Sig.Franco Ambrogiani (acquisita dalla Regione Marche con prot. n. 826132 del 21/11/2016);
- Osservazione della Sig.ra Fabbrini Caterina;

CONSIDERATO che nella Tabella allegata al presente parere si fornisce un riassunto delle osservazioni presentate nonché le controdeduzioni della Commissione;

VISTA la nota prot.n.DG/ABAP/35769/2017 del 22/12/2017, acquisita con prot.n.CTVA/34 del 08/01/2018, con la quale il MiBACT esprime, per quanto di competenza, il proprio parere tecnico istruttorio favorevole con prescrizioni;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

PRESO ATTO che con il parere n.2372 del 21/04/2017 la Commissione si è espressa nell'ambito della procedura per l'approvazione del Piano di utilizzo delle terre e le rocce da scavo prodotte nell'ambito della realizzazione delle opere chiedendo di completare il campionamento per la caratterizzazione chimico-fisica nel punto in cui non è stato consentito l'accesso; con nota prot. n. DVA/414557 del 08/05/2017, la DVA ha notificato il Provvedimento Direttoriale prot.n.DVA-DEC-120 relativo all'approvazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo;

PRESO ATTO che il progetto “Autostrada 14 Bologna – Taranto Realizzazione del nuovo svincolo di Pesaro” presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.a. con nota prot.n.ASPI/14858 del 27/07/2015 consiste nella realizzazione di un nuovo piazzale di esazione posizionato a Nord dell'asse Autostradale. L'uscita (solo per gli autoveicoli diretti da sud a nord) sarà realizzata con una rampa monodirezionale diretta che si staccherà dalla carreggiata Nord e si collegherà allo stesso piazzale di esazione, mentre l'ingresso (solo per autoveicoli diretti da nord a sud) avverrà tramite una rampa che, lasciato il piazzale di stazione, attraverserà la piattaforma autostradale tramite un nuovo sottopasso. Il nuovo piazzale sarà collegato alla viabilità locale tramite una rampa bidirezionale che si svilupperà in rilevato medio-basso e che si innesterà sulla rotatoria esistente di via Sandro Pertini;

PRESO ATTO che:

- in data 23/02/2016 presso la sede della Regione Marche si è svolta la prima seduta della Conferenza dei Servizi;

- con la nota prot.n. 190870 del 24/03/2016, acquisita con prot.n.CTVA/1100 del 25/03/2016, la Regione Marche ha trasmesso il verbale della seduta allegando i contributi forniti di MIBACT Direzione Generale belle arti e paesaggio, ARPAM, Provincia di Pesaro Urbino e Comune di Pesaro nonché l'osservazione della Sig.ra Fabbrini Caterina;
- la Regione Marche ha allegato inoltre anche i contributi dell'Autorità di Bacino Regionale e della Provincia di Pesaro - Urbino formalizzate successivamente allo svolgimento della Conferenza dei Servizi ma oggetto di dibattito in tale sede;
- in seguito dell'istruttoria condotta, degli esiti della Conferenza dei Servizi e dai contributi/pareri pervenuti, la Regione ha sollevato la necessità di acquisire documentazione integrativa riguardante in particolare:
 - aggiornamento degli elaborati di progetto evidenziando le modifiche apportate nel corso della procedura di VIA relativa alle Opere viarie compensative alla terza corsia A14 in Comune di Pesaro, conclusasi con Decreto del Dirigente della PF VAA n. 2 del 01.02.2016;
 - produzione del Piano di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i.; D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)";
 - idrogeologia - idraulica rimandando ai contenuti delle note dell'Autorità di Bacino regionale (prot.n.151843 del 07/03/2016) e della Provincia di Pesaro - Urbino (prot.n.14688 del 07/03/2016);
 - matrice aria, rumore ed acque rimandando ai contenuti della nota ARPAM (prot.n.6190 del 22/02/2016). Per la matrice aria si richiedeva la valutazione degli impatti cumulativi derivanti dalla eventuale contestuale realizzazione delle opere compensative nel Comune di Pesaro;
 - vegetazione, fauna ed ecosistemi;
 - beni archeologici e del paesaggio;

PRESO ATTO che in riscontro a tale richiesta la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato documentazione integrativa con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016;

CONSIDERATO che tale documentazione integrativa, predisposta sia in risposta alla richiesta di integrazioni del MATTM e sia in risposta alle richieste avanzate dagli enti e amministrazioni nell'ambito della Conferenza dei servizi, è costituita dagli elaborati progettuali che illustrano una nuova soluzione definita per il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud e dalla revisione degli elaborati dello SIA che contengono sia le valutazioni aggiornate degli impatti ambientali previsti sia il confronto tra la nuova soluzione e quella originariamente sottoposta a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

CONSIDERATO che la nuova proposta nasce dall'esigenza di dare una risposta alle criticità emerse durante la fase istruttoria, sia paesaggistiche che idrogeologiche, queste ultime riconducibili alla vicinanza del Rio Genica. Infatti, la nuova soluzione studiata prevede lo spostamento di circa 150 m verso sud della rampa di connessione alla carreggiata autostradale, allontanandosi quindi dall'abitato di S. Veneranda, e interessando marginalmente solo un'area PAI R3. Tale proposta progettuale ha seguito le indicazioni date, allontanandosi dal Rio Genica e dal nucleo di S. veneranda in direzione nord-ovest, e lasciando libera la piana di esondazione;

PRESO ATTO che nella nuova soluzione progettuale la stazione di esazione è posizionata a monte della strada Pantano Castagni, su una area pianeggiante subito a nord del campo sportivo comunale di Santa Veneranda e poco prima dell'intersezione con via Sandro Pertini. Dal piazzale di stazione diparte verso sud la rampa autostradale bidirezionale, in parte sul sedime della strada Pantano Castagni, orientata parallelamente al campo sportivo. Superato quest'ultimo, a sud si diramano la rampa di uscita dalla carreggiata nord per le provenienze da Ancona/Bari e la rampa di entrata in direzione sud. Nella soluzione precedente la rampa di ingresso, che attraversava l'autostrada con un nuovo sottopasso, risultava prossima al Rio Genica e ad alcune abitazioni, interferendo con il Fosso dei Castagni, di cui si prevedeva lo spostamento. Il tracciato della rampa è stato pertanto spostato di circa 160 metri verso sud, ponendo il nuovo sottopasso al km 161+220. La nuova configurazione della rampa di ingresso comporta lo spostamento della parte terminale della nuova bretella di Santa Veneranda, che si verrebbe a connettere con la strada Pantano - Castagni proprio in corrispondenza del sottopasso. Infatti l'altimetria particolarmente vincolata della rampa creerebbe uno sbarramento alla bretella, impedendo l'utilizzo del sottopasso esistente. La nuova soluzione prevede quindi un riposizionamento della parte terminale della Bretella di Santa Veneranda in affiancamento dapprima alla rampa di ingresso e poi alla rampa

bidirezionale fino al casello, in corrispondenza del quale devia verso la rotatoria esistente via S. Pertini – via Lungo Genica a cui si connette. Il piazzale, infine, è collegato alla viabilità locale tramite una rampa bidirezionale, che si innesta alla nuova rotatoria di progetto posta tra via Sandro Pertini e la strada Pantano Castagni;

PRESO ATTO che mentre nella precedente proposta progettuale lo svincolo si trovava internamente all'area esondabile, con la nuova proposta l'interferenza è limitata al tratto finale di quella che viene indicata negli elaborati di progetto come "Viabilità A" (tavola STPGEO0014 – planimetria di ubicazione indagini geognostiche e perimetrazioni PAI e tavola STPSTD0052-1 – Planimetria di progetto);

PRESO ATTO che:

- in data 19/01/2017 presso la sede della Regione Marche si è svolta la seconda seduta della Conferenza dei Servizi;
- con la nota del 07/03/2017, acquisita con prot.n.CTVA/703 del 08/03/2017, la Regione Marche ha trasmesso il verbale della seduta allegando i contributi forniti da ARPAM e ASUR (Azienda Sanitaria Unica Regionale) nonché il resoconto dell'incontro tecnico 02/03/2017 (per approfondire e per definire nel dettaglio gli aspetti relativi al rischio idrogeologico sono stati effettuati specifici tavoli tecnici Regione e Comune);
- dalla discussione è emersa la necessità di prevedere degli interventi di mitigazione del rischio idraulico per proteggere il tratto finale della viabilità connessa alla realizzazione del casello, indicata negli elaborati di progetto come "Viabilità A", e compensare la sottrazione dei volumi di laminazione dovuta al parziale interessamento dell'area inondabile, aumentando al contempo la capacità di laminazione nelle aree a monte della strada Interquartieri, riducendo così il rischio nelle aree limitrofe. Questa nuova soluzione progettuale supplisce alla realizzazione, da parte di Società Autostrade di un argine a protezione del casello, in previsione della realizzazione di una cassa di espansione - laminazione prevista dalla ex Provincia di Pesaro e Urbino Settore Genio Civile, sia nel progetto del 2005-2008, sottoposto a procedura di screening di VIA, sia nel progetto modificato del 2013, per tenere conto della precedente proposta dello svincolo;
- sulla scorta dell'esito della seduta della conferenza dei servizi, degli esiti dei tavoli tecnici sopraccitati e dal contributo pervenuto da parte dell'ARPAM, la regione Marche con nota prot.n.189590 del 07/03/2017 ha comunicato la necessità di richiedere alcuni chiarimenti, riguardanti in particolare:
 - considerando quanto già proposto dal proponente negli elaborati progettuali (integrazioni Soc. Autostrade luglio 2016 tavola STPSTD0052-1 – Planimetria di progetto), si è ritenuto necessario che il volume previsto di laminazione di 7900 mc fosse aumentato in via cautelativa fino ad almeno 15.000 mc, mediante il ribassamento della quota del piano di campagna attuale di circa 1 metro (quota finita al netto del riallocaimento del terreno vegetale) dell'area adiacente al corso del Torrente Genica, con la creazione di una zona golenale di espansione, compresa tra la sponda destra dello stesso Torrente Genica e la condotta dell'acquedotto di Pesaro, al fine di permettere un migliore inserimento paesaggistico rispetto alla creazione di un argine a protezione dell'area dello svincolo e una migliore funzionalità idraulica, ricadendo il ribassamento all'interno dell'area nella quale è prevista la cassa di laminazione – espansione, consentendo inoltre, nell'immediato, un beneficio ai fini della sicurezza idraulica dell'area;
 - valutare la possibilità di spostare l'innesto sulla rotatoria dell'interquartieri verso est, in modo da ridurre l'interferenza con i previsti manufatti della cassa di laminazione;
 - matrice acque, rifiuti/ suolo, aria, rumore e vibrazioni;

PRESO ATTO che in riscontro a tale richiesta la Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato documentazione integrativa con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017;

VISTI i chiarimenti relativi ad "Aspetti di Valutazione di Incidenza" trasmessi con nota prot.n.ASPI/101 del 05/01/2018;

CONSIDERATO che le integrazioni fornite con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016 e con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017 costituiscono l'aggiornamento delle elaborazioni progettuali e delle analisi ambientali contenute nel Progetto Definitivo e nello Studio di Impatto Ambientale relativo allo Nuovo Svincolo di Pesaro Sud. Tale aggiornamento si è reso necessario a seguito dell'individuazione di una soluzione

progettuale alternativa rispetto a quella pubblicata per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

PRESO ATTO che:

- la nuova soluzione progettuale risponde alle richieste di modifica e integrazione formulate nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale;
- la nuova soluzione progettuale, che modifica significativamente le geometrie del precedente progetto, garantisce l'impostazione funzionale generale del nuovo svincolo.

PRESO ATTO che il progetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo a schema parziale con stazione di esazione a servizio del tratto Sud dell'Autostrada A14, con collegamenti esclusivamente "da" e "per" Ancona. Il layout di svincolo così configurato prevede quindi una rampa monodirezionale di entrata in direzione Sud e una di uscita in direzione Nord. Le restanti direttrici rimangono invece servite dallo svincolo esistente di "Pesaro-Urbino". Il casello, posto a Nord dell'Autostrada, si connette direttamente alla rotonda Sud della "Strada Interquartieri" di Pesaro (via Sandro Pertini);

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che l'analisi degli strumenti di pianificazione ha riguardato il settore dei trasporti, 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 ed in particolare:

- Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT): il Piano approvato dal Consiglio dei Ministri con Deliberazione del 2 marzo 2001 individua una serie di obiettivi che, attraverso differenti strategie di azione, potranno contribuire alla necessaria modernizzazione del settore dei trasporti dal punto di vista gestionale e infrastrutturale nonché azioni specifiche necessarie per il raggiungimento di questi obiettivi.
L'autostrada A14 rientra nelle tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale ed il progetto del Nuovo Svincolo di Pesaro è finalizzato, in particolare, al miglioramento dell'accessibilità al sistema autostradale e della relazione tra il sistema viario locale e quello a più lunga percorrenza.
La finalità delle nuove connessioni è quella di portare sul sistema autostradale una quota della domanda di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le città di Pesaro e Fano, apportando evidenti benefici alla circolazione e alle condizioni ambientali e di sicurezza della rete.
L'intervento in progetto è coerente con le strategie promosse dal PGT, in termini di:
 - adeguamento delle caratteristiche funzionali per la realizzazione del corridoio longitudinale adriatico;
 - garanzia dei livelli di qualità del servizio di trasporto e di accessibilità adeguati;
 - incentivazione dello sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità.
- Piano di Inquadramento Territoriale della Regione Marche (PIT): Il Piano di Inquadramento Territoriale, approvato dalla Regione Marche con Delibera 295 del 08/02/2000, costituisce il quadro di riferimento strategico regionale per la pianificazione territoriale. Il PIT sostiene, in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti e con riferimento al Progetto di fattibilità per il Corridoio Adriatico, la diffusa esigenza della terza corsia per l'autostrada A14. L'intervento in progetto risponde alle strategie indicate dal PIT, che ritiene indispensabile migliorare il funzionamento del sistema locale di mobilità, ed in particolare:
 - potenziando le connessioni tra i nodi autostradali e i nodi reti locali, mirando ad una decisa azione di reinfrastrutturazione dei punti di snodo necessari a migliorare l'efficienza territoriale del Corridoio Adriatico; è in questo contesto che emerge la richiesta di apertura di nuovi caselli (fra cui viene specificato solo quello di Porto S. Elpidio);
 - provvedendo all'individuazione di tracciati alternativi per i centri più congestionati.
- Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) della Regione Marche: Il Piano Paesistico e Ambientale Regionale, approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale delle Marche n. 157 del 03/11/1989, è il piano di indirizzo per la redazione dei piani subordinati in materia di tutela e salvaguardia dei beni ambientali e storico culturali. L'articolo 47 delle Norme tecniche di attuazione del PPAR, relativo a Opere di viabilità stradale, ferroviaria, sciistica e per le comunicazioni, enuncia alcuni criteri prescrittivi per la progettazione di tali opere ed in particolare per il rimodellamento dei profili naturali del terreno, il contenimento della dimensione di rilevati e scarpate, l'adozione di soluzioni progettuali e tecnologiche tali

da non frammentare la percezione unitaria del paesaggio e dell'ambiente, la ricostituzione delle continuità boschive, floristiche e faunistiche, la conservazione dei caratteri ambientali, nei casi di adeguamento delle strade esistenti e la ricostituzione di elementi naturalistici e ambientali integrati alle visuali paesaggistiche, mediante attento allestimento delle aree di servizio, stazioni, parcheggi, snodi, svincoli, manufatti in genere. Con riferimento alle tavole del PPAR l'intervento in progetto interferisce con la fascia di rispetto di un corso d'acqua vincolato (Rio Genica). Inoltre, il progetto intercetta un'Area B di rilevante valore (del rapporto architettura-ambiente, del paesaggio e delle emergenze naturalistiche, caratteristico della regione). Nello specifico viene interessata l'area B n. 12 "Trebbiantico – Candelara – Rosciano. La Regione Marche ha intrapreso un processo di verifica ed eventuale aggiornamento del PPAR vigente rispetto al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e alla Convenzione Europea per il paesaggio. Il Codice definisce lo strumento regionale di governo del paesaggio come Piano Paesaggistico Regionale. Il processo di revisione, che si è avviato con una delibera di indirizzi della Giunta Regionale, ha prodotto, fino ad oggi, un Documento preliminare approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 140 del 01/02/2010. Il Documento legge i paesaggi delle Marche organizzati in ambiti rispetto ai quali sarà possibile organizzare strategie e progetti di paesaggio. Dallo stralcio della Tavola 3 del PPR "Aree di particolare valore naturalistico e paesaggistico riconosciuto" emerge che l'area di intervento ricade all'interno dell'"AMBITO DI PAESAGGIO B01 – Il Pesarese", e non si evidenzia altresì la presenza di vincoli di tipo paesistico – ambientale.

- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale (Regione Marche): Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale della Regione Marche è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004. L'ambito di applicazione del PAI è relativo ai bacini idrografici regionali elencati nell'allegato B della LR 13/99 e mostrati in Figura 3—7. I bacini di interesse sono quelli riferiti al Fiume Foglia ed al Rio Genica. Al fine di analizzare le relazioni che intercorrono tra il Piano e l'intervento in progetto è stata analizzata la Tavola 1 SD di piano "Carta di sintesi del dissesto idrogeologico dei bacini regionali, del reticolo idrografico e dei bacini amministrativi". In merito alle aree soggette a rischio di esondazione, si evidenziano le seguenti criticità: La rampa B di immissione in A14 direzione Taranto interessa marginalmente aree a Rischio esondazione Elevato (R3), oltre al tratto della viabilità A a sud dell'A14 fino al collegamento con la Bretella di Santa Veneranda; la parte terminale della viabilità A 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. In generale tali fasce di rischio sono relative al Rio Genica, il quale è correlato ad un bacino idrografico di circa 25 Km²; le esondazioni che storicamente si verificano tra il Rio Genica e il Fosso Genica sono principalmente imputabili alla ridotta sezione di deflusso dell'alveo del fiume e alla canalizzazione in c.a. lungo tutto il tratto urbano fino alla foce del mare Adriatico. L'intervento in progetto risulta ammissibile in aree soggette a rischio esondazione (ai sensi dell'art.9 delle NTA del PAI). Gli interventi di sistemazione idraulica previsti devono essere finalizzati ad evitare o minimizzare i problemi di stabilità dell'alveo e delle strutture poste in esso. Mentre non emergono interferenze con aree a rischio frana e aree a rischio valanga.
- Piano di tutela delle acque (PTA) della Regione Marche: Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) è stato approvato con delibera DACR n.145 del 26/01/2010. Il Piano 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 minore-litorale). Entrambi rientrano nell'area di competenza dell'Autorità di Bacino delle Marche. I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere ininfluenza il potenziale impatto dell'intervento sullo stato di qualità dei corpi idrici nell'area di studio, consentendo agli interventi in progetto di mantenersi in rapporti di coerenza con gli obiettivi di tutela del PTA.
- Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Pesaro Urbino: Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino è stato adottato con DCP n.24 del 18/03/99 e approvato con DCP n. 109 del 20/07/2000. Il PTC di Pesaro non include, nella definizione degli assetti infrastrutturali e viabilistici futuri, la previsione della terza corsia dell'A14, ritenendola non risolutiva in termini di criticità

trasportistiche emerse. Non essendo previsto, quindi, l'adeguamento dell'asse esistente dell'A14 alla terza corsia, il PTC non prevede a sua volta le relative opere compensative nel comune di Pesaro. Sulla base degli obiettivi del piano, l'intervento in progetto, risulta coerente; infatti, la finalità delle nuove connessioni è sia quella di portare sul sistema autostradale una quota della domanda di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le città di Pesaro e Fano, apportando evidenti benefici alla circolazione e alle condizioni ambientali e di sicurezza della rete e, nel contempo, sia quella di realizzare nuove connessioni a carattere locale conformemente a quanto previsto nel PRG e alle previsioni di espansione del comune di Pesaro (PU). Lo svincolo in progetto si inserisce pertanto in un più vasto piano di razionalizzazione della rete viaria sia locale che a più lunga percorrenza. L'interferenza maggiore dal punto di vista ambientale è rappresentata dal corridoio fluviale relativo al Rio Genica.

- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Pesaro: Il Piano è stato approvato con D.C.P. N.135 del 15/12/2003. L'intervento in progetto non rientra nel quadro delle previsioni programmatiche del PRG vigente e da un lato interessa prevalentemente una porzione di territorio che il PRG comunale indica come Zona C, che corrisponde alle parti di città nelle quali il processo di costruzione urbana non è ancora iniziato, ma è previsto dal Piano. Dal lato opposto l'intervento ricade prevalentemente in Zona F, che corrisponde a quelle parti di città e di territorio che il Piano riserva per attrezzature urbane. La zona C e parte delle zone B ed F, ricadono all'interno del sub-sistema Ambito V3.2: aree pianeggianti di continuità tra contesto urbano ed agricolo. In questo ambito sono previsti interventi di manutenzione finalizzati alla difesa del suolo, dell'acqua e della vegetazione, nonché gli interventi di potenziamento della copertura vegetazionale naturale (art. 4.3.5.11 delle NTA del PRG). Il tratto di collegamento tra la rotatoria di progetto a nord della stazione di esazione e l'esistente rotatoria di intersezione tra via Pertini e via Lungo Genica ricade in un'area classificata come Zona B, ovvero quelle parti della città nelle quali il processo di costruzione non può ancora considerarsi concluso per la presenza di numerose parti edificabili, ma non ancora edificate od adeguatamente attrezzate. Infine, la rampa di immissione in A14 direzione Taranto ricade in Zona E, che corrisponde alle parti di territorio destinate alle attività agricole.

Le zone E ed F ricadono all'interno del sub-sistema Ambito V5.1: terreni coltivati su substrato arenaceo-marnoso. In queste aree sono da favorire gli interventi di mantenimento della copertura vegetale e dell'efficienza della rete di drenaggio superficiale (Art. 3.4.1.1 delle NTA del PRG).

Infine, parte della zona B ricade all'interno del sub-sistema Ambito R2: città per addizione, ovvero quelle parti di territorio che sono esito di progetti unitari, dotati di riconoscibilità; in generale si distinguono per il basso rapporto di copertura e quindi per la forte presenza di aree verdi (Art. 4.2.1.5 delle NTA del PRG).

L'area di intervento interessa ambiti sottoposti a Progetto di suolo. Gli interventi previsti dal progetto di suolo consistono nella sistemazione delle aree non edificate attraverso opere di piantumazione, pavimentazione e trattamento del terreno (art. 2.2.1.8 delle NTA del PRG).

In seguito, il Consiglio Comunale di Pesaro, con delib. n.1 dell'1/01/2010, ha approvato la Mozione prot. n.80209, con la quale si approva la realizzazione del nuovo casello autostradale. L'ambito di studio rientra nell'area interessata dal Progetto Norma 8.8 "Santa Veneranda" che prevede anche di destinare una porzione di territorio a cassa di espansione del Rio Genica. Il nuovo svincolo in progetto non andrà ad occupare porzioni di territorio destinate a tale cassa di espansione ubicandosi, altresì, al margine della stessa.

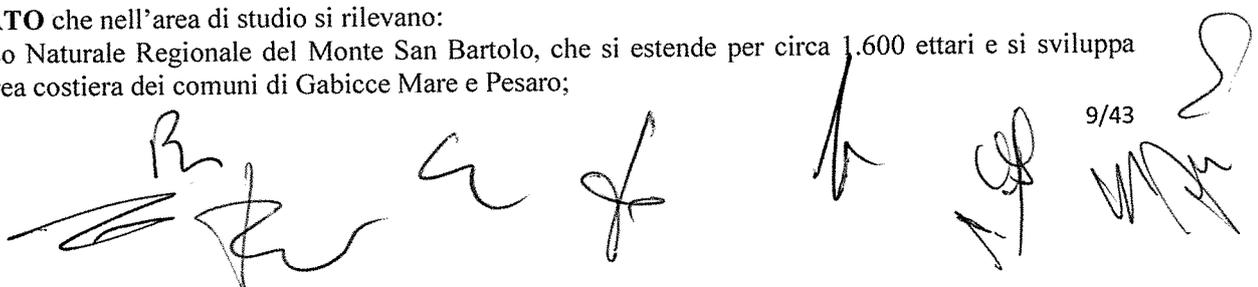
CONSIDERATO e VALUTATO che lo scenario programmatico e pianificatorio dell'ambito territoriale interessato risulta congruo con l'intervento proposto ancorché parte delle viabilità nei pressi della rotatoria esistente tra via Pertini e via Lungo Genica ricade nella fascia di rispetto del Rio Genica (tutelato ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c, del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.). Tale condizione di parziale interferenza impone la redazione della Relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005;

CONSIDERATO e VALUTATO che la suddetta condizione di parziale interferenza è stata esaminata dal Proponente con le integrazioni fornite con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016, contenenti la "Relazione Paesaggistica".

CONSIDERATO che nell'area di studio si rilevano:

- il Parco Naturale Regionale del Monte San Bartolo, che si estende per circa 1.600 ettari e si sviluppa nell'area costiera dei comuni di Gabicce Mare e Pesaro;

9/43



- aree della Rete Natura 2000, direttiva Habitat e direttiva uccelli:
 - o Sito di Interesse Comunitario (SIC) "Colle San Bartolo" (IT5310006), nei comuni di Gabicce Mare e Pesaro (circa 3,5 km);
 - o SIC "Selva di S. Nicola" (IT5310009), nel comune di Pesaro (circa 1,5 km);
 - o SIC "Litorale della Baia del Re" (IT5310007), nel comune di Fano (circa 4,7 km);
 - o SIC "Corso dell'Arzilla" (IT5310008), nei comuni di Fano e Pesaro (circa 4,8 km);
 - o Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Colle San Bartolo e Litorale Pesarese" (IT5310024), nei comuni di Fano, Gabicce Mare, Gradara e Pesaro (circa 1,7 km);
 - o L'Oasi Faunistica Ardizio – San Bartolo, nel comune di Pesaro (il progetto non interferisce con l'area protetta in questione).

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.

VISTO il documento composto da relazione ed elaborati grafici allegati, che individua e valuta i principali effetti diretti ed indiretti che la realizzazione del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud può avere sugli habitat e sulle specie di interesse comunitario per i quali sono stati definiti i siti Rete Natura 2000 limitrofi all'area di intervento (in un raggio di 5 km), nel rispetto della struttura e della funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione;

CONSIDERATO che i contenuti del documento sono, ad ulteriore chiarimento, una sistematizzazione delle informazioni già presenti nei documenti trasmessi nel corso della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, in particolare nel Quadro di Riferimento Ambientale dello Studio di Impatto Ambientale (documento MAM-QAMB-R) e nelle successive integrazioni (documenti integrativi AMB001 e AMB002). Da tali elaborati sono ripresi gli esiti delle valutazioni sulle varie componenti ambientali, focalizzandole in relazione ai siti Rete Natura 2000 prossimi all'intervento;

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.

L'intervento in progetto non genera impatti significativi sulle componenti naturalistiche e comunque solo in corrispondenza/prossimità dell'area di intervento.

Gli impatti sulle matrici ambientali quali acque superficiali e sotterranee ed atmosfera, che possono trasportare le emissioni inquinanti derivanti dalla realizzazione ed esercizio del Nuovo svincolo di Pesaro sud sono limitati o comunque abbattuti dalle specifiche opere e presidi di mitigazione previsti in progetto.

Nello specifico, l'intervento in progetto non attraversa corsi d'acqua, ma interessa il Rio Genica, quale ricettore delle acque di drenaggio. Il Rio Genica nell'area di interesse ha un andamento est-ovest, perpendicolare alla linea di costa. Poco prima di uscire dall'area studio è completamente ristretto in un alveo artificiale per poi presentare numerosi tratti tombati, e sfociando nel Mare Adriatico in una porzione di territorio facente parte della ZPS IT5310024 "Colle San Bartolo e Litorale Pesarese".

Dal punto di vista dell'alterazione della qualità delle acque, i criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere ininfluenza il potenziale impatto dell'intervento sullo stato di qualità del corso d'acqua. Gli impianti di trattamento previsti in progetto saranno in grado, infatti, di garantire il trattamento depurativo delle acque meteoriche di dilavamento delle piattaforme stradali convogliate al Rio Genica, garantendo un'adeguata sedimentazione e disoleazione degli scarichi.

Nell'area di cantiere funzionale alla realizzazione del nuovo svincolo in progetto, posizionata sul lato sud della nuova area di esazione, è previsto, inoltre, un sistema di depurazione delle acque di dilavamento (meteoriche e provenienti dal lavaggio mezzi di cantiere) che saranno indirizzate ad un impianto di trattamento (sedimentatore/disoleatore) prima dello scarico nel ricettore finale.

Dal punto di vista delle emissioni in atmosfera si evidenzia che gli effetti sulla qualità dell'aria legati alle emissioni in atmosfera conseguenti al traffico veicolare risultano poco significativi rispetto alla situazione senza intervento: le analisi modellistiche dell'impatto atmosferico hanno infatti evidenziato leggeri incrementi tra

scenari programmatici (senza intervento) e scenari progettuali solo in prossimità del nuovo svincolo, mentre nel resto del territorio si prevedono lievi riduzioni o invarianza delle concentrazioni di inquinanti derivanti dal traffico stradale;

Quadro di riferimento progettuale

PRESO ATTO che:

- con il decreto n. 1249 del 28 novembre 2006 il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A14, tratto Cattolica-Fano;
- in data 07/07/2006 si è tenuta la conferenza di servizi presso il Ministero delle Infrastrutture in merito al progetto per la realizzazione l'ampliamento a tre corsie dell'autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto da Rimini Nord a Pedaso tratto Cattolica-Fano. Nel corso della predetta conferenza di servizi le amministrazioni territoriali coinvolte hanno condiviso il progetto di ampliamento a tre corsie dell'autostrada A14 nel tratto Cattolica - Fano, presentato da Autostrade per l'Italia, prescrivendo ad Autostrade per l'Italia la realizzazione di alcune opere viarie complementari, compreso un nuovo svincolo a Pesaro in zona sud;
- infatti, gli interventi richiesti rappresentano il potenziamento dell'accessibilità al sistema autostradale e sono costituiti da:
 - "Nuova bretella di adduzione Ovest";
 - "Potenziamento Urbinate";
 - "Nuovo svincolo di Pesaro Sud";
 - "Circonvallazione di Santa Veneranda";
 - "Potenziamento Interquartieri";
 - "Nuova circonvallazione di Muraglia";
 - "Nuova rotonda SP423 Str. Montefeltro - Selva Grossa";

Il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud è l'unica opera la cui procedura è di competenza nazionale in quanto si tratta di una modifica a un'infrastruttura autostradale già autorizzata, ovvero l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14. Gli altri interventi, invece, rientrano nella tipologia di opere di competenza regionale;

CONSIDERATO e VALUTATO che le finalità delle nuove connessioni è quella di portare sul sistema autostradale una quota della domanda di traffico che attualmente impegna la S.S.16 "Adriatica" nel tratto compreso tra le città di Pesaro e Fano, con evidenti benefici alla circolazione e alle condizioni ambientali e di sicurezza della rete e, nel contempo, quella di realizzare nuove connessioni a carattere locale conformemente a quanto previsto nel PRG del Comune di Pesaro (PU);

CONSIDERATO e VALUTATO che la infrastruttura di progetto si inserisce in un più vasto piano di razionalizzazione della rete viaria sia locale che a lunga percorrenza;

CONSIDERATO e VALUTATO che la presenza del nuovo svincolo realizza un collegamento più funzionale tra le città di Pesaro e Fano, che rappresentano la seconda e la terza entità sia demografica che produttiva della Regione Marche, collegamento che al momento viene svolto, con notevole complessità, dalla SS 16 Adriatica, che, posta sulla fascia litoranea e compressa tra la falesia del Monte Ardizio, la ferrovia Adriatica ed il mare, non ha alcuna possibilità di essere adeguata agli elevati flussi di traffico che vi si riversano nelle 24 ore, con picchi ancora più intensi durante la stagione estiva e conseguenti criticità in termini di sicurezza stradale;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le alternative progettuali il proponente, con le integrazioni presentate con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016 fornisce il seguente quadro:

Il progetto delle opere compensative di Pesaro nasce dalle richieste avanzate dagli Enti in sede di Conferenza di Servizi del progetto di adeguamento alla 3° corsia del tratto Cattolica - Fano, che si è tenuta nelle sessioni del 19/05/2006, 23/06/2006 e 07/07/2006 e dalle richieste riportate sulle Delibere Regionali n.583 del 15/05/2006 e n.735 del 19/06/2006, nell'ambito delle quali si indica, quale proposta di miglioramento della viabilità locale strettamente connessa al progetto, la realizzazione della bretella di adduzione tra la strada Montelabbatese e la Urbinate in comune di Pesaro e la realizzazione del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud, prescrivendo che sia a cura e spese della Soc. Autostrade la quale, in sede di Conferenza dei servizi del 07/07/2006, ha confermato la disponibilità ad accogliere le richieste contenute nelle delibere sopra citate.

In questa fase sono state esaminate e discusse nell'ambito del tavolo tecnico tra Regione, Provincia, Comuni, Società Autostrade, ANAS due nuove ubicazioni per il Nuovo Svincolo di Pesaro, una in località S. Veneranda, e la seconda ubicazione in prossimità di Via Solferino con il potenziamento di Via Pertini. Era stata presa in considerazione anche la posizione prevista da Piano Regolatore del Comune di Pesaro, tra il viadotto Foglia e l'area di servizio Foglia, in merito alla quale la Società Autostrade si era sempre espressa negativamente per la sua vicinanza a quello esistente (circa 1,2 km), affermando che la sua eventuale realizzazione in tale nuova posizione avrebbe necessariamente comportato la chiusura di quello esistente.

Le tre diverse ubicazioni del Nuovo Svincolo di Pesaro sono riportate nella figura seguente:

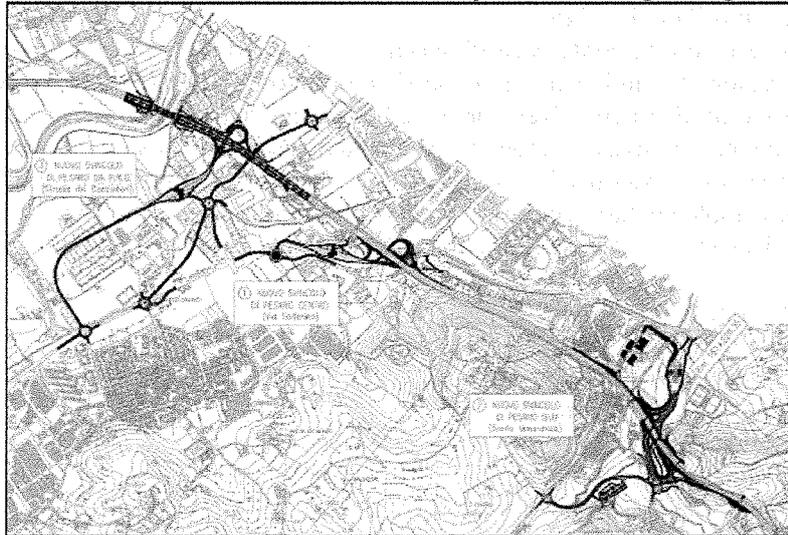


Figura 1 Ubicazioni del nuovo svincolo

A conclusione dei lavori del tavolo tecnico, il Consiglio Comunale di Pesaro, con delibera n.1 dell'1/01/2010, ha approvato la Mozione d'indirizzo n.80209 che prevedeva una serie di interventi per la viabilità di adduzione autostradale e la realizzazione del nuovo casello autostradale in località S Veneranda.

CONSIDERATO e VALUTATO che il quadro delle alternative progettuali fornito dal proponente risponde alla richiesta di integrazioni del MATTM (di cui alla nota DVA/12736 del 11/05/2016) di "Motivare se il progetto sia l'unica soluzione percorsa e presentare la scelta tra le alternative possibili";

CONSIDERATO che è stata studiata una nuova soluzione che prevede lo spostamento di circa 150 m verso sud della rampa di connessione alla carreggiata autostradale, allontanandosi quindi dall'abitato di S.Veneranda e interessando marginalmente solo un'area PAI R3. La proposta progettuale ha seguito le indicazioni date allontanandosi dal Rio Genica e dal nucleo di S. Veneranda in direzione nord-ovest e lasciando libera la piana di esondazione. Il nuovo layout dello svincolo prevede infatti di posizionare il piazzale di esazione ad est della strada Pantano Castagni subito a nord del campo di calcio esistente. In questa posizione il casello si trova in un'area pianeggiante non interferente con l'area di tutela paesaggistica. L'intero svincolo rimane fuori dall'area a rischio esondazione moderato PAI-R1; interferisce con questa perimetrazione solo l'ultima parte del nuovo tracciato della bretella di S. Veneranda in corrispondenza della connessione con la rotatoria esistente via Pertini / Via Lungo Genica. L'appoggio dei rilevati alle quote del terreno è stato effettuato compatibilmente con le esigenze di rispetto delle norme sulla progettazione stradale (raggi di curvatura e pendenze longitudinali);

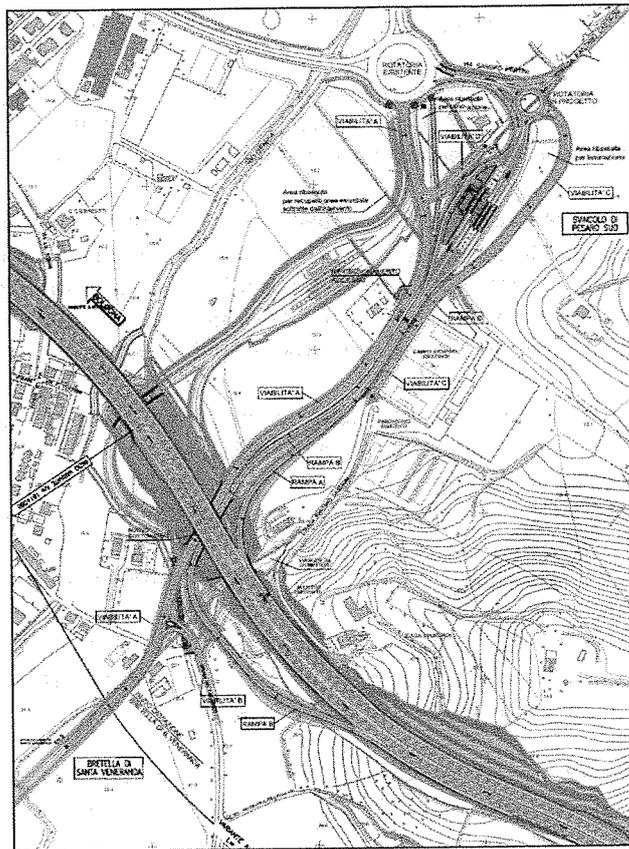


Figura 2 Planimetria di confronto

CONSIDERATO e VALUTATO che la nuova soluzione progettuale è stata individuata nel corso delle attività istruttorie svolte nell'ambito della procedura di valutazione di impatto ambientale; infatti il MATTM con la nota DVA/12736 del 11/05/2016 ha chiesto di:

- Valutare se una soluzione condivisibile potrebbe essere l'arretramento di tutte e due le rampe di connessione autostradale in direzione sud (fuori dalle aree PAI R3 e R4) in modo da distanziarle dal Genica e dalla prossimità con il nucleo di S. Veneranda;
- Fornire una soluzione con lo spostamento del casello nell'area pianeggiante a nord-ovest dell'attuale localizzazione, oltre la strada Pantano, sì da non interferire con l'area a tutela paesaggistica ma soprattutto con l'area a rischio esondazione (PAI R1), consentendo così la sua realizzazione in appoggio alle quote attuali del terreno, senza artificiose sopraelevazioni che determinano sbarramento visivo e/o straniamento paesaggistico-morfologico;

CONSIDERATO e VALUTATO che la nuova soluzione progettuale ha seguito le indicazioni date allontanandosi dal Rio Genica e dal nucleo di S. Veneranda in direzione nord-ovest e lasciando libera la piana di esondazione. L'intero svincolo rimane fuori dall'area a rischio esondazione moderato PAI-R1; interferisce con questa perimetrazione solo l'ultima parte del nuovo tracciato della bretella di S. Veneranda in corrispondenza della connessione con la rotonda esistente via Pertini/Via Lungo Genica. L'appoggio dei rilevati alle quote del terreno è stato effettuato compatibilmente con le esigenze di rispetto delle norme sulla progettazione stradale (raggi di curvatura e pendenze longitudinali);

CONSIDERATO che la nuova soluzione progettuale ripositiona il "centro" dello svincolo, costituito dalla stazione di esazione, in una posizione a monte della strada Pantano Castagni su una area pianeggiante subito a nord dello campo sportivo comunale di S. Veneranda e poco prima dell'intersezione con via Sandro Pertini. Dal piazzale di stazione si diparte verso sud con la rampa autostradale bidirezionale, in parte sul sedime della strada Pantano Castagni ed orientata parallelamente al campo sportivo. Superato lo stadio a sud si diramano le

R
13/43

due rampe: la rampa A di uscita dalla carreggiata nord per le provenienze da Ancona/Bari, e la rampa B di entrata in direzione sud.

La rampa A ha un tracciato molto simile alla soluzione precedente. La corsia di decelerazione termina appena superato il sottopasso esistente di via Pantano Castagni; da questo punto la rampa curva verso destra abbassandosi rapidamente di quota fino a connettersi con l'altra rampa ed aggirando così l'abitazione posta a nord del sottopasso.

La rampa B nella soluzione precedente attraversava l'autostrada con un nuovo sottopasso a tergo della spalla sud del viadotto "S. Veneranda" risultando prossima al Rio Genica e all'abitato ed interferendo con il Fosso dei Castagni di cui si prevedeva lo spostamento della confluenza sul Rio Genica a sud dell'autostrada.

Il nuovo tracciato della rampa è stato spostato di circa 160 metri verso sud, ponendo il nuovo sottopasso autostradale al km 161+220 in posizione intermedia fra il tombino del fosso dei Castagni e il sottopasso esistente della strada Pantano Castagni.

Superato il sedime autostradale con il nuovo sottopasso la rampa s'innalza con una livelletta al 6% (valore massimo consentito) per connettersi alla carreggiata sud autostradale che può avvenire solo al km 161+520.

(Si ricorda che la livelletta autostradale dal km 161+300 in direzione sud cresce notevolmente arrivando al 4%; pertanto la rampa B, di questa soluzione, per connettersi è costretta a "rincorrere" la carreggiata autostradale.)

La nuova configurazione plano-altimetrica della rampa B, comporta la necessità di dover ricollocare la parte terminale della nuova bretella di S.Veneranda che nella sua configurazione progettuale si connette con la strada Pantano Castagni proprio in corrispondenza del sottopasso.

Il progetto della nuova soluzione prevede quindi un riposizionamento della parte terminale della Bretella di S.Veneranda in affiancamento dapprima alla rampa monodirezionale B poi alla rampa bidirezionale fino al casello in corrispondenza del quale devia verso la rotatoria esistente via S. Pertini – via Lungo Genica a cui si connette.

Il tratto di strada di Pantano Castagni dal sottopasso fino al collegamento con Via Pertini viene quindi declassato come strada di servizio del centro sportivo e viabilità di accesso alle abitazioni presenti a ridosso della carreggiata nord autostradale.

Il piazzale infine è collegato alla viabilità locale tramite una rampa bidirezionale (rampa C) che si innesta alla nuova rotatoria di progetto posta tra via Sandro Pertini e la strada Pantano Castagni.

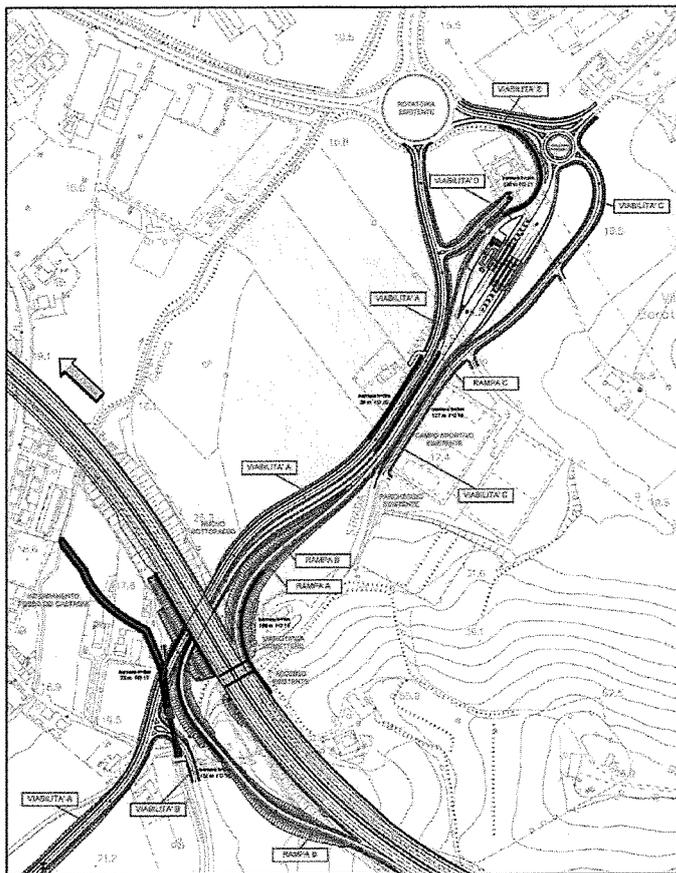


Figura 3 Progetto Svincolo Pesaro Sud e opere connesse

CONSIDERATO che le opere connesse al nuovo svincolo interferiscono con l'affluente del Genica denominato Fosso dei Castagni. In particolare su tale corso d'acqua è previsto un nuovo manufatto di attraversamento idraulico che sottopassa la Viabilità A (viabilità di Santa Veneranda) e la Viabilità B (Strada del Castagneto). Il manufatto di interrimento è costituito da uno scatolare di dimensioni 4.0 x 3.0 m e lunghezza complessiva di circa 102 m. In corrispondenza dell'imbocco di monte viene realizzato un salto di fondo di 0,96 m tra il ponticello esistente e lo scatolare in progetto.

CONSIDERATO che l'area, posizionata a sud del piazzale del nuovo svincolo in adiacenza allo stesso, delle dimensioni di circa 10.950 mq, sarà adibita per una durata di 18 mesi a campo base (2.000 mq), cantiere operativo (5.000 mq), area di deposito temporaneo materiale proveniente dagli scavi (2.350 mq) e area di stoccaggio materiale di coltivo proveniente dallo scavo del piano di posa del cantiere stesso 1.600 mq).

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the number 15/43.

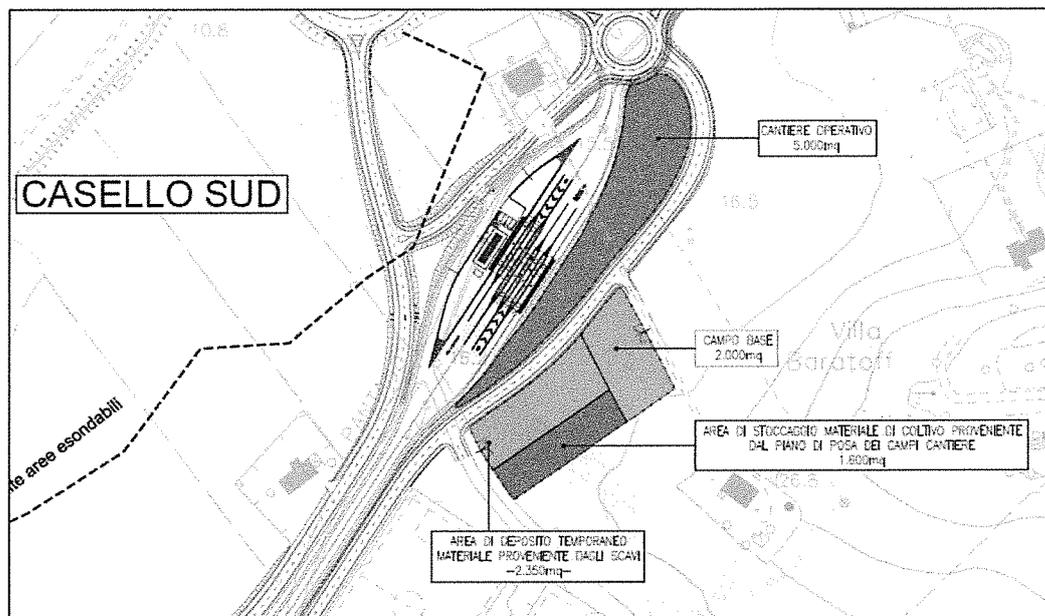


Figura 4 Localizzazione del cantiere operativo e delle aree di stoccaggio e deposito dei materiali

CONSIDERATO che sono state previste opere a verde sulla base delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e delle relative richieste di integrazioni. Si tratta di interventi di piantagione previsti a parziale mascheramento delle opere infrastrutturali tramite:

1. Nuove alberature a filare o a gruppi di Olmo, Carpino Nero, Roverella, Leccio, Rovere
2. Nuove aree cespugliate a siepe informale o a macchia di Biancospino, Corbezzolo, Fillirea, Ginestra e Prugnolo
3. Nuove fasce arbustive informali per il mascheramento-mitigazione delle barriere acustiche con arbusti sempreverdi e rampicanti;
4. Aree inerbite a prato polifita permanente.

Particolare attenzione è stata posta nella rimozione del primo strato di suolo (circa 40-50 cm) dalle aree di cantiere, prima dell'inizio dei lavori per accumularlo e per mantenerne le caratteristiche chimiche, fisiche e biologiche, al fine di una sua riutilizzazione finale per le nuove piantagioni. Per il recupero delle aree di cantiere ne è previsto un loro ripristino a verde e ad uso agricolo.

CONSIDERATO e VALUTATO che sono state previste opere a verde per la riduzione al minimo dell'impatto generato dalle opere di progetto e il loro inserimento paesaggistico - ambientale nel contesto territoriale di riferimento;

CONSIDERATO che il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato redatto e strutturato sulla base delle Linee Guida emanate dal Ministero dell'Ambiente tenendo conto inoltre delle informazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto in esame, nell'ambito del quale è stata condotta un'analisi dettagliata di tutte le componenti ambientali potenzialmente impattate dai lavori di realizzazione dell'intervento. Si evidenzia inoltre che tale PMA è stato sviluppato in continuità con il PMA relativi ai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 approvati dalla Regione Marche e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Tale analisi ha pertanto indotto ad operare delle scelte relative alle componenti ambientali interessate:- Atmosfera; - Rumore; - Vibrazione; - Ambiente idrico superficiale e sotterraneo.

Il PMA è articolato sui settori ambientali individuati e oggetto di monitoraggio nelle fasi ante operam, corso d'opera e post operam.

Il PMA utilizza una serie di metodiche standardizzate, in grado di garantire la rispondenza agli obiettivi specifici dell'indagine ed un'adeguata ripetibilità.

CONSIDERATO e VALUTATO che il piano di monitoraggio ambientale è stato predisposto su richiesta della Regione Marche e recepisce le richieste di integrazioni del MATTM di cui alla nota DVA n 0011852 del 02/05/2016;

CONSIDERATO e VALUTATO che il proponente dovrà ottemperare alle prescrizioni contenute nel Decreto n. 56 del 10/08/2017 della Regione Marche;

Quadro di riferimento ambientale

Atmosfera

CONSIDERATO che ai sensi della DCR n.52 del 08/05/2007 con la quale la Regione Marche ha effettuato una classificazione del proprio territorio in zone ai fini della gestione della qualità dell'aria ambiente (D.Lgs.n.351/1999), il Comune di Fano è compreso in zona A nella quale il livello di PM10 comporta il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme;

CONSIDERATO che per la caratterizzazione meteorologica del territorio sono state effettuate delle elaborazioni a partire dai dati rilevati dalle stazioni agrometeorologiche gestite dall'ASSAM - Agenzia Servizi Settore Agrometeo delle Marche (e dall'ex Servizio Idrografico prima del 1997). Vengono riportati una serie di indicatori accompagnati dalla presentazione grafica della serie dei dati misurati nel 2013 e da eventuali confronti con le serie storiche.

Per ricostruire le grandezze meteorologiche in sito sono stati utilizzati i dati meteo forniti dalla rete di monitoraggio della Regione Marche, gestita dal Centro Funzionale della Protezione Civile ed in particolare dalla stazione presa a riferimento è collocata a Villa Fastigi nel Comune di Pesaro.

CONSIDERATO che per un inquadramento dell'area di indagine in termini di qualità dell'aria ambiente è stato fatto riferimento ai più recenti dati disponibili (<http://retearia.provincia.ps.it>) per le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria (RRQA) della Provincia di Pesaro ed Urbino di: Via Montegrappa (Fano) e Via Scarpellini (Pesaro). Inoltre, sono stati considerati i dati della stazione di Autostrade per l'Italia di Fano, sita in prossimità dell'Autostrada A14, all'interno dell'area di indagine;

CONSIDERATO che i dati dell'ARPA Marche per la stazione fissa più vicina all'ambito di intervento si trova collocata in via Scarpellini nel Comune di Pesaro. Dimostrano che per il 2015 per il PM10 nella stazione di Pesaro, si rileva un numero di superamenti annui del valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) superiore ai limiti di legge (35 volte l'anno). Il valore della media annuale risulta, invece, inferiore al limite di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Durante il 2015 per il PM2,5, non sono stati registrati superamenti del valore limite orario per la protezione della salute umana per quanto riguarda il biossido di azoto ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ da non superare 18 volte per anno civile) in nessuna delle stazioni appartenenti alla rete regionale.

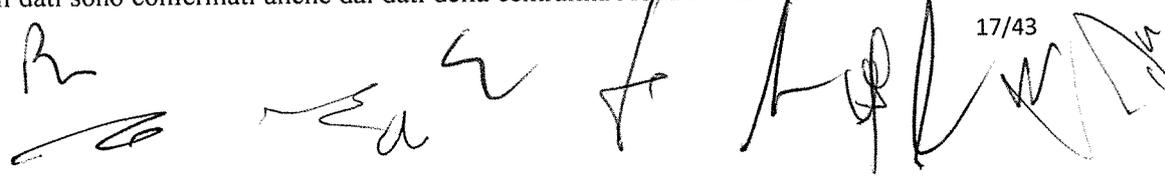
Anche il valore della media annua è stato notevolmente inferiore al limite (pari a $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Anche l'andamento delle medie orarie e giornaliere di Ozono rilevate nell'anno 2015 non dimostra dei superamenti della soglia di informazione dei valori orari (pari a $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Tuttavia nel periodo estivo si raggiungono valori molto prossimi a tale limite. Non risulta invece mai raggiunta la soglia di allarme (pari a $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Non sono stati rilevati superamenti neanche per quanto riguarda il Monossido di Carbonio. Il valore massimo della media oraria rilevato per tale inquinante è stato pari a $1,6 \text{ mg}/\text{m}^3$.

Inoltre, i dati a disposizione della stazione di Autostrade per l'Italia indicano un livello di qualità dell'aria mediamente buono, stante l'evidenza che dal 2011 al 2015 non si presenta alcun superamento dei limiti normativi per gli inquinanti considerati (Monossido di Carbonio, Biossido di Azoto, Monossido di Azoto, Ossidi di Azoto totali, Ozono, Particolato sospeso, Benzene).

CONSIDERATO e VALUTATO che il contesto territoriale interessato è in generale extraurbano e comunque, anche nei tratti dove può considerarsi urbano, assimilabile alle condizioni di "fondo" e che la centralina della rete Provinciale di Pesaro, di tipologia Fondo Urbano (FU), è quella da considerarsi maggiormente rappresentativa dei livelli di fondo. Tali dati sono confermati anche dai dati della centralina ASPI di Fano (media annuale PM10



pari a 32.2 µg/m³ e media annuale di NO₂ pari a 29.3 µg/m³) localizzata in un contesto territoriale periferico all'agglomerato urbano di Fano;

CONSIDERATO che per la stima delle emissioni su base annuale e per quelle riferite all'ora di punta, si è tenuto conto dei seguenti scenari di traffico:

- Scenario attuale: implementato con la domanda di mobilità attuale (2013) e la rete stradale attuale (2013);
- Scenari programmatici: implementati con la domanda di mobilità prevista per gli anni futuri (breve termine 2018, medio termine 2028 e lungo termine 2038) e la rete stradale attuale potenziata dagli interventi identificati nel quadro programmatico infrastrutturale;
- Scenari progettuali: implementati con la domanda di mobilità prevista per gli anni futuri (breve termine 2018, medio termine 2028 e lungo termine 2038) e la rete stradale programmatica potenziata dagli interventi in progetto;

CONSIDERATO che per la simulazione della dispersione degli inquinanti è stato utilizzato il modello CALPUFF e sono stati estratti i valori di concentrazione per gli inquinanti simulati e per tutti gli scenari presi in considerazione in corrispondenza dei seguenti ricettori sensibili situati in prossimità dello svincolo Pesaro sud:

- Santa Veneranda – 400 m,
- Via Marsiglia - 1.200 m,
- Via Solferino - 1.500 m,
- Via Milazzo - 1.500 m,
- Via Recchi – 900 m,
- Via Madonna di Loreto – 700 m;

Per tutti i scenari sono riportate le mappe delle isoconcentrazioni degli inquinanti (NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}) ottenute dalle simulazioni nonché delle tabelle nelle quali, per ciascun parametro simulato, la concentrazione massima simulata, che corrisponde al valore massimo stimato sul dominio di calcolo viene confrontata con la relativa concentrazione di riferimento imposta dal D.Lgs. 155/2010. Inoltre, le tabelle riportano i valori simulati in corrispondenza dei ricettori sensibili per tutti gli scenari considerati e le differenze previste tra i vari scenari;

CONSIDERATO e VALUTATO che in tutti i scenari le massime concentrazioni simulate sono inferiori di un ordine di grandezza rispetto ai limiti di qualità dell'aria previsti dalla normativa per tutti gli inquinanti presi in considerazione;

CONSIDERATO che a partire dalle concentrazioni di fondo annuali ricavate dagli ultimi dati di qualità dell'aria disponibili di ARPAM (anno 2015) sono stati stimati i valori complessivi raggiunti presso i ricettori. I risultati sono riportati nelle Tabelle nelle quali sono anche stati riportati i valori limite per la protezione della salute umana. Dal confronto dei risultati emerge che per nessuno degli inquinanti simulati e per nessun ricettore i limiti risultano superati come si evince dalla seguente tabella fornita dal Proponente con le integrazioni del luglio 2016:

SdF	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	29,37	31,21	31,87	29,56	29,53	28,56
PM10 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	35,43	36,05	36,28	35,49	35,49	35,18
PM2,5 media annua (Limite: 25 µg/m ³)	16,59	17,08	17,26	16,64	16,63	16,38

PR18	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	29,23	31,03	31,8	29,49	29,47	28,48
PM10 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	35,39	35,99	36,26	35,47	35,47	35,15
PM2,5 media annua (Limite: 25 µg/m ³)	16,55	17,03	17,25	16,62	16,61	16,36

PR38	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	30,15	32,07	33,01	30,4	30,56	29,29
PM10 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	35,69	36,36	36,7	35,77	35,83	35,41
PM2,5 media annua (Limite: 25 µg/m ³)	16,79	17,32	17,6	16,86	16,9	16,57

PJ18	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	29,08	31,11	31,62	29,36	29,53	28,38
PM10 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	35,34	36,01	36,19	35,43	35,48	35,12
PM2,5 media annua (Limite: 25 µg/m ³)	16,51	17,05	17,19	16,58	16,63	16,34

PJ38	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	30,08	32,36	32,84	30,31	30,75	29,31
PM10 media annua (Limite: 40 µg/m ³)	35,67	36,46	36,64	35,74	35,89	35,42
PM2,5 media annua (Limite: 25 µg/m ³)	16,77	17,41	17,55	16,83	16,95	16,57

Tabella 1 Valori complessivi annuali in corrispondenza dei ricettori sensibili [Udm:µg/m³]

CONSIDERATO e VALUTATO inoltre che sono stati calcolati gli incrementi percentuali attesi rispetto allo Stato di Fatto. Gli incrementi maggiori (pari al massimo al 4%) sono stimati presso le scuole più vicine allo svincolo (Santa Veneranda, Via Recchi e Via Madonna di Loreto):

PR18	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua	-0,5%	-0,6%	-0,2%	-0,2%	-0,2%	-0,3%
PM10 media annua	-0,1%	-0,2%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,1%
PM2,5 media annua	-0,2%	-0,3%	-0,1%	-0,1%	-0,1%	-0,1%

PR38	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua	2,7%	2,8%	3,6%	2,8%	3,5%	2,6%
PM10 media annua	0,7%	0,9%	1,2%	0,8%	1,0%	0,7%
PM2,5 media annua	1,2%	1,4%	2,0%	1,3%	1,6%	1,2%

PJ18	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua	-1,0%	-0,3%	-0,8%	-0,7%	0,0%	-0,6%
PM10 media annua	-0,3%	-0,1%	-0,2%	-0,2%	0,0%	-0,2%
PM2,5 media annua	-0,5%	-0,2%	-0,4%	-0,4%	0,0%	-0,2%

PJ38	Santa Veneranda	Via Marsiglia	Via Solferino	Via Milazzo	Via Recchi	Via Madonna di Loreto
NO2 media annua	2,4%	3,7%	3,0%	2,5%	4,1%	2,6%
PM10 media annua	0,7%	1,1%	1,0%	0,7%	1,1%	0,7%
PM2,5 media annua	1,1%	1,9%	1,7%	1,1%	1,9%	1,2%

Tabella 2 Incrementi percentuali attesi in corrispondenza dei ricettori sensibili

CONSIDERATO inoltre la stima degli impatti legati alle attività di cantiere dello svincolo è stata effettuata limitatamente alle polveri (intese come PTS e PM10). Le simulazioni sono state effettuate con il modello CALPUFF mediante l'interfaccia CALPUFF VIEW della Lakes Environmental. I risultati sono presentati in termini di media annua e massimi giornalieri di PM10 e polverosità totale (deposizione secca). Dall'analisi dei risultati emergono concentrazioni di PM10 di un ordine di grandezza inferiori ai limiti (sia per quanto riguarda il massimo giornaliero che per quanto riguarda la media annua). I valori delle deposizioni risultano trascurabili rispetto alle classi di polverosità definite dal Ministero dell'Ambiente.

CONSIDERATO che sono stati, infine, valutati gli effetti sulla componente atmosfera dovuti all'attivazione contemporanea delle aree di cantiere dello Svincolo Pesaro Sud e delle Bretelle di Pesaro. La stima è stata eseguita in modo del tutto analogo a quanto fatto per la sola area dello Svincolo. Dall'analisi dei risultati emerge come, con entrambe le sorgenti attive, le concentrazioni di PM10 interessino un'area più vasta rispetto alla presenza del solo cantiere dello Svincolo;

CONSIDERATO e VALUTATO che tuttavia, le concentrazioni massime di polveri sono trascurabili e di un ordine di grandezza inferiori ai limiti per la protezione della salute umana, sia per quanto riguarda la media annua che per quanto riguarda il massimo giornaliero. Le mappe delle deposizioni mostrano differenze meno marcate e, anche in questo caso, i valori risultano trascurabili rispetto alle classi di polverosità definite dal Ministero dell'Ambiente;

CONSIDERATO che per la corretta gestione dell'attività di cantiere, sono previsti e verranno impartiti alle imprese esecutrici dei lavori tutti gli accorgimenti tecnici per la riduzione e o contenimento delle emissioni di polveri;

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente allo studio di diffusione in atmosfera quanto segue:

- Inserimento di ulteriori ricettori (es.: zona strada Patano Castagni in direzione Baratoff e/o verso l'agglomerato urbano di Via D'Ambrosi) in corrispondenza dei quali calcolare le concentrazioni degli inquinanti;
- Stima degli impatti relativi alla fase di cantiere, con particolare riferimento alle quantità emesse (manca una valutazione numerica con indicazione dei ricettori maggiormente interessati e le tavole di

isoconcentrazione dovrebbero essere meglio commentate), utilizzando i flussi emissivi stimati e quelli ridotti dalle misure di mitigazione.

Per quanto riguarda il monitoraggio è stato richiesto:

- Il monitoraggio post operam dovrà avere una durata di almeno tre anni;
- inoltre, dovrà essere eseguito un ulteriore monitoraggio sul punto A14-SP-PE-A2-01.

Inoltre sarebbe opportuno misurare anche benzene e toluene in fase di stesura del manto di asfalto.

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro alle richieste il proponente ha predisposto una revisione dello studio atmosferico che contiene le concentrazioni stimate degli scenari analizzati presso ulteriori punti localizzati nelle aree indicate da ARPAM e l'integrazione dello studio atmosferico della fase di cantiere. Si confermano gli stessi risultati nonché tutti gli accorgimenti per l'abbattimento e la mitigazione delle emissioni di che saranno prescritti all'impresa esecutrice dei lavori per tramite del Capitolato ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che in relazione alla durata del monitoraggio post operam si procederà alla modifica del PMA nel seguente modo:

- il monitoraggio post operam sarà svolto per 24 mesi dal termine dei lavori;
- nel terzo anno si procederà a eseguire il monitoraggio qualora la campagna effettuata nei 24 mesi precedenti abbia fatto emergere profili di criticità.

Infine, il proponente prende atto delle modifiche richieste al PMA che verranno implementate congiuntamente ad altre eventuali prescrizioni a seguito dell'emanazione del Decreto VIA e sottoposte ad approvazione di ARPAM e Regione Marche prima dell'avvio dei lavori.

Ambiente idrico

CONSIDERATO che il nuovo svincolo in progetto interferisce con l'affluente del Genica denominato Fosso dei Castagni. In particolare per tale corso d'acqua è previsto un nuovo manufatto di attraversamento che sottopassa la viabilità A (viabilità di Santa Veneranda) e la viabilità B. Il nuovo manufatto sarà costituito da uno scatolare di dimensioni 4.0 x 3.0 m e lunghezza complessiva di circa 102 m. In corrispondenza dell'imbocco di monte verrà realizzato un salto di fondo di 0,96 m tra il ponticello esistente e lo scatolare in progetto. Per i dettagli costruttivi si rimanda all'elaborato grafico IDR0007;

Dopo una breve descrizione della metodologia operativa e della definizione della portata di progetto vengono descritti i risultati ottenuti per la verifica ed il dimensionamento del nuovo attraversamento stradale.

CONSIDERATO che per la definizione delle portate massime scaricabili nei ricettori finali e per garantire l'invarianza idraulica delle trasformazioni si è fatto riferimento alla D.G.R. Marche n. 53/2014 che fissa i volumi di invaso e le portate massime ammissibili per il corso d'acqua in base alle superfici e permeabili e impermeabili ante e post-operam. La portata scaricata avrà in questo modo un valore massimo idraulicamente compatibile con i corsi d'acqua ricettori. Per garantire il controllo qualitativo dello scarico, in corrispondenza dei manufatti di scarico, si prevede la predisposizione di una lama disoleatrice di spessore pari a 20 cm.

CONSIDERATO che oltre al dimensionamento del sistema di drenaggio viene descritta la verifica idraulica del nuovo manufatto di attraversamento posto in corrispondenza del Fosso dei Castagni. Per quanto riguarda la portata di riferimento per il dimensionamento e la verifica idraulica del nuovo attraversamento occorre evidenziare che essa è stata fornita direttamente dagli Enti competenti e precisamente dall'Autorità di Bacino Regionale delle Marche;

CONSIDERATO che oltre che con il Fosso dei Castagni, il nuovo svincolo in progetto interferisce con la rete idrografica minore in corrispondenza della rampa di uscita (rampa A) alla progressiva km 0+140.00 ed in corrispondenza del nuovo piazzale alla progressiva km 0+080.00. Per garantire la continuità idraulica della rete scolante esistente, in corrispondenza delle suddette progressive verranno realizzati nuovi attraversamenti idraulici DN800 e DN1000.

A valle delle tombature si prevede la realizzazione di fossi in grado di convogliare le acque di scolo del versante verso il Rio Genica.

A monte dell'attraversamento DN1000, per consentire il ricoprimento minimo di 60 cm rispetto al nuovo piazzale di esazione, si prevede un tratto di raccordo in cls di circa 35 m ed un salto di fondo di 90 cm.



CONSIDERATO che la realizzazione delle opere in progetto comporta inevitabilmente la riduzione parziale delle aree potenzialmente esondabili del Rio Genica per un volume totale di circa 7000 mc. Tali aree sono comprese tra la nuova viabilità A di Santa Veneranda e la viabilità D. In fase transitoria, in attesa della realizzazione della cassa di espansione, il volume sottratto all'esondazione viene recuperato mediante la realizzazione di un'area ribassata da ricavarsi all'interno dell'area in cui sorgerà la cassa di espansione (vedi planimetria idraulica di progetto). Tale area prevede un abbassamento del piano campagna di circa un metro per un volume totale di invaso pari a circa 7800 mc.

CONSIDERATO che all'interno dell'area di cantiere si prevede di realizzare 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 un sistema di 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 si prevede 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.

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente al monitoraggio quanto segue:

- L'ubicazione del punto di monitoraggio intermedio sul Rio Genica dello scarico delle acque di dilavamento della piattaforma stradale non risulta funzionale ad un corretto monitoraggio dell'intervento.

Non sono definiti i parametri ambientali presi a riferimento come indicatori di qualità/criticità per l'attivazione delle procedure di emergenza.

Manca una chiara indicazione dei controlli e della durata degli stessi in fase di esercizio dell'opera.

Dovrebbero essere prodotti i risultati delle analisi chimiche delle acque sotterranee dei campionamenti svolti, con la localizzazione dei punti di monitoraggio in formato elettronico .dwg/.shp/.txt e l'indicazione del sistema di riferimento.

Indicazione del riferimento bibliografico utilizzato per la definizione dei valori soglia di azione (Rif. Piano di monitoraggio ambientale pag. 50)

Motivazione dell'esclusione della matrice acque sotterranee dal sistema informativo previsto o provvedere alla sua integrazione;

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro alla richiesta il Proponente ha chiarito che l'ubicazione del punto di monitoraggio intermedio è stata scelta al fine di monitorare le acque nel corpo idrico ricettore delle acque di dilavamento (recapito), in quanto punto ritenuto sensibile nel contesto dell'intervento. Ciò posto il Proponente prende atto delle modifiche richieste al PMA che verranno eseguite congiuntamente ad altre eventuali prescrizioni a seguito dell'emanazione del Decreto VIA e sottoposte ad approvazione di ARPAM e Regione Marche prima dell'avvio dei lavori.

L'aggiornamento del PMA includerà anche le modalità di trasmissione dei dati rilevati nel corso delle campagne di indagini. Le trasmissioni avverranno con cadenza trimestrale analogamente alle modalità utilizzate per i lavori di ampliamento alla terza corsia dell'Autostrada A14.

Il sistema informativo sarà esteso a tutte le componenti per cui è previsto il monitoraggio, incluse le acque sotterranee.

In relazione alla durata del monitoraggio post operam si procederà alla modifica del PMA con le seguenti modalità:

- il monitoraggio post operam sarà svolto per 24 mesi dal termine dei lavori;
- nel terzo anno si procederà a eseguire il monitoraggio qualora la campagna effettuata nei 24 mesi precedenti abbia fatto emergere profili di criticità.

CONSIDERATO e VALUTATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente allo studio idrogeologico quanto segue:

- Includere uno studio idrogeologico comprensivo di piezometria, completo della geolocalizzazione dei piezometri e pozzi esistenti, e delle schede costruttive degli stessi;

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente al trattamento depurativo delle acque di prima pioggia quanto segue:

- Nel progetto appare una incongruenza fra quanto dichiarato circa l'individuazione dei piazzali di cantiere che saranno dotati di regimazione delle acque di prima pioggia da avviare a trattamento depurativo (pag 9-10 elaborato PCC0015-2 rev. Luglio 2016) e la tavola grafica (IDRO704-1 rev. Luglio 2016) relativa al drenaggio area di cantiere; in particolare dalla suddetta tavola appare che per l'area del cantiere operativo di 5000 mq non sia prevista la raccolta e il trattamento depurativo delle acque di prima pioggia. Si richiedono perciò chiarimenti in tal senso.

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro alla richiesta il Proponente ha confermato che anche l'area di cantiere operativo sarà dotata di opportuno sistema di raccolta e trattamento depurativo delle acque di prima pioggia;

Suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che per l'analisi della componente suolo è stata individuata un'area di interesse circoscritta ad una fascia di circa 500 m a cavallo del tracciato dell'A14 interferito dal nuovo svincolo di Pesaro sud. Per l'analisi degli aspetti pedologici si è fatto specifico riferimento al lavoro svolto nell'ambito degli studi specialistici svolti per la predisposizione del progetto definitivo e del SIA della terza corsia dell'A14, ambito di studio che eccede il buffer di analisi considerato. Per la redazione dell'uso del suolo si è fatto ricorso a ortofoto recenti e a rilievi a terra effettuati durante i sopralluoghi effettuati per il censimento vegetazionale.

CONSIDERATO che nel complesso gli impatti prevedibili per la sola componente pedologica sono sostanzialmente riconducibili alla "perdita di suolo".

Interventi	Seminativi	Seminativi arborati	Macchie arbustive con alberature	Vegetazione ripariale	Frutteti e vigneti	Orti	Incolti inerbiti o debolmente cespugliati	Verde pubblico e privato	Totale
Corsie di accelerazione e decelerazione dello svincolo									0
Stazione di esazione, Ramo di collegamento con ai viabilità e Casse di espansione	31673	17072	4700				2097	4382	59924
Rami di collegamento tra A14 e Stazione di esazione	10384						12258		22642
Nuovo svincolo in complesso	42057	17072	4700	0	0	0	14355	4382	82566

Tabella 3 Impatti attesi in mq di superficie, per i singoli interventi sulla componente uso del suolo

La realizzazione delle corsie di accelerazione e decelerazione non comportano impatti sulla componente suolo in quanto saranno realizzate sul sedime già interessato dalla realizzazione della terza corsia. Nei dati riportati si è tenuto conto delle aree che rimarranno intercluse tra i rami dello svincolo e delle aree destinate a cassa di espansione.

Le aree di cantiere esterne al perimetro delle opere misurano nel complesso 5.950 mq, sono ubicate tutte in aree alluvionali destinate a seminativo e sono così articolate:

- Campo base 2000 mq;
- Area di stoccaggio materiale di coltivo proveniente dal piano di posa dei campi e del cantiere 1.600 mq;
- Area di deposito temporaneo materiale proveniente dagli scavi 2.350 mq.

CONSIDERATO e VALUTATO che è prevista un'azione di scarificazione ed accumulo dei primi 30 cm di suolo, da utilizzarsi per gli interventi di ripristino che consentirà di riutilizzare la risorsa suolo. Le aree di cantiere e le aree della casse di espansione esterne al perimetro dell'intervento saranno restituite alla funzione agricola.

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente al rischio idraulico quanto segue:

- Nel corso del procedimento relativo alla realizzazione del nuovo casello di Pesaro sud, a seguito dell'istruttoria si è passati da una soluzione progettuale che prevedeva il casello collocato internamente all'area esondabile, ad una versione con lo stesso ai margini di tale area. In questa versione l'interferenza con l'area esondabile è limitata al tratto finale di quella che viene indicata come "Viabilità A" (integrazioni di luglio 2016 vedi tavola STPGEO0014 – planimetria di ubicazione indagini geognostiche e perimetrazioni PAI e tavola STPSTD0052-1 – Planimetria di progetto). Anche in questo caso è emersa la necessità di prevedere degli interventi di mitigazione del rischio idraulico al fine di proteggere tale opera, connessa alla realizzazione del casello, e compensare la sottrazione dei volumi di laminazione dovuta al parziale interessamento dell'area inondabile e, al contempo, aumentare la capacità di laminazione nelle aree a monte della strada Interquartieri, al fine di ridurre il rischio per le aree limitrofe. Quest'ultima soluzione sostituisce la precedente che prevedeva la realizzazione, da parte di Società Autostrade, di un argine a protezione del casello.

Al contempo, tale argine sarebbe stato propedeutico alla realizzazione di una cassa di espansione - laminazione prevista dalla ex Provincia di Pesaro e Urbino Settore Genio Civile, sia nel progetto del 2005-2008, già sottoposto a procedura di screening di VIA, che nel progetto del 2013, modificato per tenere conto della precedente proposta dello svincolo.

Considerando quanto già previsto dal Proponente negli elaborati progettuali (integrazioni Soc. Autostrade luglio 2016 tavola STPSTD0052-1 – Planimetria di progetto), si ritiene necessario che il volume previsto di laminazione di 7900 mc debba essere aumentato in via cautelativa fino ad almeno 15.000 mc, mediante il ribassamento della quota del piano di campagna attuale di circa 1 metro (quota finita al netto del riallocaimento del terreno vegetale) dell'area adiacente al corso del Torrente Genica, con la creazione di una zona golenale di espansione, compresa tra la sponda destra dello stesso Torrente Genica e la condotta dell'acquedotto di Pesaro. Ciò consente un migliore inserimento paesaggistico rispetto alla creazione di un argine a protezione dell'area dello svincolo e una migliore funzionalità idraulica, ricadendo il ribassamento all'interno dell'area nella quale è prevista la cassa di laminazione – espansione, consentendo nell'immediato un beneficio ai fini della sicurezza idraulica dell'area;

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro alla richiesta il proponente afferma che è stata sviluppata una variazione della soluzione progettuale dell'area adibita a volume di laminazione, da dettagliare nelle fasi successive della progettazione.

Il tracciamento della perimetrazione della nuova area, necessaria per contenere i volumi di laminazione richiesti, è stato fatto tenendo conto dei seguenti vincoli:

- non invadere particelle catastali diverse da quelle già interessate dal nuovo layout dello svincolo;
- porre la testa dello scavo ad una certa distanza di sicurezza dal tracciato della condotta acquedottistica la quale, dai dati disponibili, risulta essere molto superficiale. Per evitare possibili danni accidentali alla tubazione si è deciso di adottare una distanza planimetrica pari a 15 m;
- mantenere l'argine esistente in destra idraulica; tale scelta è stata fatta sia per evitare di tagliare il filare di alberi di alto fusto presenti nella zona, sia per non incrementare la probabilità di esondazione e quindi compromettere l'assetto idraulico esistente.

Il rispetto dei vincoli sopra elencati ha comportato la necessità di approfondire l'area di 1.2 m. In tal modo si è infatti evitato di interessare particelle non interessate dalle soluzioni precedenti (ad esempio la particella 62).

Il ribasso pari a 1.2 m è lo scavo finale al netto del ripristino del terreno vegetale di spessore pari a 20 cm (v. la sezione tipologica).

Nella zona di ribasso più prossima alla rotatoria esistente verrà realizzata una scolina che porterà le acque raccolte verso l'opera di restituzione, costituita da un tombino DN800 che attraverserà l'argine per scaricare le acque nel Fosso Genica. L'opera sarà dotata di valvola di non ritorno a clapet in modo da impedire il deflusso dal fosso all'area di ribasso.

Durante gli eventi di piena, essendo il corso d'acqua arginato, i livelli idrici in alveo saranno maggiori di quelli esterni, quindi il clapet rimarrà chiuso e permetterà la restituzione del volume d'acqua raccolto solamente quando i livelli in alveo si saranno abbassati.

Il proponente fornisce inoltre gli elaborati progettuali che evidenziano il recepimento della richiesta formulata dalla Regione Marche.

Il proponente rappresenta inoltre, che le nuove aree interessate dal ribasso, così come richiesto dagli Enti locali competenti, sono già interessate in quota parte dalla realizzazione delle opere autostradali e dunque ricadono nei particellari di esproprio.

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto quanto segue:

- Sempre con riferimento alla prevista cassa di espansione – laminazione, dovrebbe essere valutata la possibilità di spostare l'innesto sulla rotatoria dell'interquartieri verso est in modo da ridurre l'interferenza con i previsti manufatti della cassa di laminazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro alla richiesta il proponente afferma che è stata valutata la possibilità di spostare più verso est l'innesto sulla rotatoria esistente sull'Interquartieri della viabilità di accesso alla stazione di esazione del Nuovo Svincolo. Tale verifica ha dato esito negativo in quanto il ramo di accesso si troverebbe eccessivamente vicino al successivo ramo di connessione tra la rotatoria e vie correlate. Si evidenzia inoltre che lo spostamento richiesto comporterebbe un ulteriore avvicinamento all'edificio posto a est dell'accesso allo svincolo e intercluso con Via Pantano Castagni.

Vegetazione flora

CONSIDERATO che per l'analisi delle caratteristiche vegetazionali dell'area in esame sono stati utilizzati alcune carte tematiche pubblicate in formato digitale dalla Regione Marche e, precisamente:

- la carta dell'uso del suolo (MAM-QAMB-SUO-001 e 002), realizzata tramite fotointerpretazione, rappresentata in scala 1:10.000, rispecchia la situazione dell'uso del suolo relativa alle rispettive sezioni dell'ortofotocarta nelle varie fasi degli aggiornamenti eseguiti.
Dalla lettura della legenda, inserita in ciascuna sezione, si rileva una classificazione gerarchica degli usi del suolo ripartita in un 1° livello, comprendente l'edificato, il seminativo, le colture legnose/agrarie e specializzate, l'arboricoltura, il bosco/prato-pascolo e le aree non classificabili ed in un 2° e in un 3° livello, comprendenti le disaggregazioni delle voci relative al 1° livello desumibili dalla fotointerpretazione; tale carta è stata opportunamente aggiornata tramite fotointerpretazione a video di ortofoto a colori e rilievi di campagna;
- la carta dei tipi forestali, realizzata nell'ambito del progetto "Inventario e Carta Forestale della Regione Marche" e disponibile in formato digitale, rappresenta la distribuzione delle categorie (raggruppamenti di tipi) e dei tipi stessi; anche tale carta è stata opportunamente aggiornata tramite fotointerpretazione a video di ortofoto a colori e rilievi di campagna; la presenza di tipi forestali nell'area di studio è limitata a qualche pendice scoscesa non interessata dalla messa a cultura o dall'arredo verde delle numerose ville presenti;
- la carta di sintesi del Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) che rappresenta l'insieme dei beni sottoposti a tutela dalla normativa del PPAR. E' stata realizzata mediante memorizzazione della cartografia ufficiale dei PPAR, e con successive operazioni, automatizzate, di attribuzione di colori e simboli e di graficizzazione sintetica.

Delle ultime due carte sono state elaborate le seguenti carte:

- carta della vegetazione su base fitosociologia MAM-QAMB-VEG-001 e 002;
- carta dei vegetazione potenziale MAM-QAMB-VEG-003 e 004.

CONSIDERATO che il proponente riporta l'inquadramento fitosociologico a livello di area vasta. La vegetazione potenziale del piano bioclimatico submediterraneo è costituita essenzialmente da boschi a querce decidue, differenziati in un tipo xerofilo, dei versanti solatii (riconducibile all'ordine Quercetalia pubescenti-petraeae) ed in un tipo abbastanza mesofilo che si colloca sui versanti ad esposizione settentrionale o comunque in stazioni più fresche (riconducibile all'alleanza Ostryo-Carpinion orientalis). Questo secondo tipo si ricollega ai boschi misti di querce e carpino nero presenti nelle zone collinari interne del Pesarese. In una fascia più prossima alla costa tali boschi sono modificati in senso mediterraneo in quanto presentano in modo più massiccio specie erbacee ed arbustive note soprattutto per i boschi sempreverdi mediterranei (in particolare leccete); contemporaneamente si osserva una certa regressione di specie proprie di boschi mesofili di latifoglie decidue.

Le pianure alluvionali presentano una potenziale copertura di serie del pioppo nero e così anche alcuni spazi retrodunali; nelle pianure di minore ampiezza prevalgono le serie riferibili a "Vegetazione boschiva ripariale con pioppo nero, pioppo bianco e salice bianco.

CONSIDERATO che allo stato attuale, le unità rilevate sono tutte soggette ad una pressione antropica piuttosto cospicua. Ciò impedisce lo sviluppo di cenosi più evolute e vicine alle formazioni climax, che sono le più complesse dal punto di vista della caratterizzazione floristica ed ecologica e le più produttive in termini di biomassa globale.

Vegetazione forestale: I boschi di roverella e carpino nero sono soggetti ad intenso sfruttamento per il legno e sono quindi tenuti in uno stato di pseudostabilità a causa delle azioni di taglio, che si ripetono ad intervalli di tempo regolari. Se fossero lasciati sviluppare si evolverebbero in cenosi più diversificate e tendenzialmente più mesofile, maggiormente caratterizzate dal punto di vista strutturale e floristico.

Stadi di degradazione della vegetazione forestale: Le superfici occupate dai boschi degradati, dagli arbusteti e dalle formazioni erbacee, tutte formazioni secondarie dovute all'azione dell'uomo, mostrano una tendenza all'aumento dato che è in atto la colonizzazione dei coltivi abbandonati che sono in lento ma costante aumento. Se indisturbati la successione naturale porterebbe alla ricostituzione del bosco.

Vegetazione riparia: Nell'area in esame la tendenza evolutiva porterebbe in teoria, in assenza di disturbo, alla ricostituzione di ontanete e formazioni miste con Ontano, pioppi e salici, ma le cenosi degradate con dominanza di robinia mostrano una notevole stabilità e, in assenza di interventi mirati, sono da considerare durevoli sul medio-lungo periodo.

Vegetazione artificiale: La vegetazione artificiale in quanto tale deve la sua esistenza all'uomo, che la mantiene in una condizione di pseudostabilità con la sua azione costante. I rimboschimenti a scopo protettivo che permettono l'insediamento della vegetazione forestale naturale vengono talvolta da questa sostituiti.

CONSIDERATO che i tipi forestali presenti nell'area di indagine sono molto ridotti, in relazione alla forte antropizzazione dell'area.

- mesoxerofilo di roverella: Si tratta di querceti cedui, matricinati ed intensamente matricinati, con strato arboreo costituito prevalentemente da roverella e cerro subordinato, in mescolanza con carpino nero ed orniello. Nell'area indagata sono presenti sotto forma di boschi cedui di esigue dimensioni e in formazioni allungate presso la località case Bruciate (Cfr. Figura seguente) e sono localizzati nelle pendici collinari ripide poste all'esterno dell'area di intervento.
- Pioppeto-saliceto ripario: Si tratta di popolamenti arborei ripari, localmente di basso versante su coltivi abbandonati, a prevalenza di pioppo bianco, salice bianco e pioppo nero, in mescolanza con altre latifoglie quali farnia, robinia, ontano nero, orniello ecc.. Nell'area indagata sono presenti sotto forma di esili fasce arboreo arbustive, spesso ridotte ad un discontinuo filare alberato, lungo i corsi d'acqua secondari
- Siepi campestri ed elementi arborei isolati: Nell'area di intervento sarà interessata dalle opere una siepe arborea di Olmo campestre. Le restanti siepi interessate sono costituite da specie ornamentali che operano la delimitazione e la recinzione delle case sparse.

CONSIDERATO e VALUTATO che l'analisi della vegetazione al livello inferiore, quello di intervento, con lo scopo principale di definire aree a diversa sensibilità ambientale, intesa come il complesso delle diverse sensibilità relative nei confronti di differenti tipi di pressione, è stata svolta mediante:

- l'analisi della qualità ambientale: mira ad attribuire, a ciascun tipo vegetazionale individuato nell'area in esame e sottoposto ad impatto, un indice numerico descrittivo della qualità della cenosi sulla base della rarità, unicità, vicinanza al climax stazionale e stabilità;
- l'analisi della vulnerabilità: individua gli indici di resistenza, fragilità, resilienza e rinnovabilità-ripristinabilità.

CONSIDERATO che nella fase di esercizio gli impatti sono per lo più di tipo indiretto; si possono citare, tra i più rappresentativi la perdita di terreno fertile e scompensi ecologici e l'inquinamento di vario tipo che viene prodotto, con scarichi in rete idrica ed atmosfera;

CONSIDERATO e VALUTATO che trattandosi della realizzazione di un nuovo svincolo che afferisce alla viabilità urbana esistente si ritiene che gli effetti sulla componente legati alle emissioni in atmosfera conseguenti al traffico veicolare siano da considerarsi nulli rispetto alla situazione attuale in conseguenza della ridottissima interferenza con la vegetazione naturale;

CONSIDERATO e VALUTATO che le zone interessate dagli interventi non ospitano fitocenosi censite come di particolare rilevanza dal punto di vista floristico-vegetazionale.

A seguito della realizzazione delle opere, l'impatto principale, come conseguenza diretta è la sottrazione di superficie a coltura con la riduzione dei popolamenti vegetali insediati nelle aree non utilizzate (ad es. fossi).

Le tipologie vegetazioni che saranno eliminate a seguito degli interventi saranno:

- Seminativi e seminativi arborati 5,9 ha;
- "Macchie arboreo arbustive" 0,5 ha;
- "Incolti inerbiti o debolmente cespugliati" 1,4 ha.

Quest'ultima categoria si sviluppa su incolti debolmente cespugliati posti a fianco dell'A14 e già interessati dai lavori di cantierizzazione della terza corsia.

CONSIDERATO che per quanto riguarda le singole parti dell'opera è possibile mettere in evidenza i seguenti aspetti.

- Corsie di accelerazione decelerazione: Tutta l'area interessata è costituita dal sedime autostradale e da sue dirette pertinenze poste all'interno della recinzione, prive di vegetazione.
- Rami di collegamento tra A14 e Stazione di esazione: I rami si sviluppano in gran parte (in particolare quello di uscita) nell'area già interferita dalla terza corsia; le rampe di entrata e uscita attraversano aree coltivate a seminativo, per poi attraversare un piccolo canale scarsamente dotato di vegetazione. La rampa B attraversa un'area dove sono presenti rinnovamenti di Robinia e i residui di un viale di Roveri che un tempo collegava via Castagni con una villa posta a sud est dell'A14.
- La Stazione di esazione: Si sviluppa interamente su seminativi e aree quasi prive di vegetazione arboree.
- Le connessioni con la viabilità urbana ed extra urbana: A parte la vegetazione arbustiva che cresce lungo i fossi (Rovi, astoni di pioppo da rinnovamento e edera) il collegamento con la rotatoria della viabilità urbana interferisce con la macchia arbustiva ornamentale che cinge la rotatoria che vedrà la realizzazione di un nuovo braccio. Il braccio di collegamento con la "Bretella di S. Veneranda" interessa un'area cortiliva abbandonata in cui sono presenti molte alberature alcune macchia arboree e arbustive originatesi per rinnovamento dei pioppi e degenerazione della siepe che cingeva la corte colonica. Proseguendo verso la collina l'intervento interferisce con un filare e una siepe di olmi campestri.
- Le casse di espansione si sviluppano in area a seminativo o a seminativo arborato senza interferire con i filari.

CONSIDERATO e VALUTATO che dal punto di vista della ripercussione degli impatti sulla vegetazione a livello territoriale e quindi della perdita di variabilità floristico-compositiva, la riduzione di parte delle tipologie impattate direttamente rappresenta, sia in termini locali, sia a livello territoriale superiore, un impatto trascurabile, in funzione della qualità e della vulnerabilità di ciascuna tipologia.

Riguardo alla perdita di risorsa naturale l'intervento non compromette nessun elemento critico o strategico presente nell'area studio.

Il dato di maggior peso è l'abbattimento di alberature isolate e in filare: 135 alberature delle quali 32 tutelate dalla LR 05/06; alle quali bisogna aggiungere la siepe di Olmi campestri che contiene almeno 14 piante con le caratteristiche dimensionali previste dalla LR 05/06;

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto è corredato da un progetto di opere a verde (Relazione MAMSUA0100-1 e tavola MAMSUA0101-1) che prevede sia l'inserimento ambientale (mitigazione) del tracciato sia interventi a carattere compensativo.

Il progetto delle opere a verde prevede di impiantare 104 alberature di pregio appartenenti alle seguenti specie e aventi le relative apprezzabili dimensioni all'impianto indicate:

Specie	Nome comune	N.	Dimensioni all'impianto
<i>Quercus pubescens</i>	Roverella	16	z. circ. 16-18 cm
<i>Quercus petraea</i>	Rovere	11	z. circ. 16-18 cm
<i>Ostrya carpinifolia</i>	Carpino nero	9	z. circ. 16-18 cm
<i>Ulmus minor</i>	Olmo campestre	31	z. circ. 16-18 cm
<i>Quercus ilex</i>	Leccio	37	v.50 h. 2,00-2,50 m
<i>Totale</i>		104	

Inoltre, sono previsti 1083 mq di siepi di specie autoctone e 54 mq di macchie arbustive autoctone.

CONSIDERATO e VALUTATO che le aree intercluse tra i bracci di svincolo e sono destinate ad ospitare una densa vegetazione arborea che compenserà le alberature in filare abbattute e che complessivamente la lievitazione dell'impatto è data dallo scarso valore delle formazioni vegetali interessate anche in presenza di un intervento con dimensioni spaziali significative.

Nel complesso, quindi, la qualità ambientale della vegetazione prevista in progetto risulta compensare quella da eliminare;

Fauna

CONSIDERATO che per l'esame della componente faunistica potenzialmente interessata dall'intervento di realizzazione dello svincolo di Pesaro sud, si è fatto riferimento allo studio di impatto della terza corsia che corre in adiacenza alle aree interessate e che è dotato di informazioni alle diverse scale di dettaglio;

CONSIDERATO che complessivamente la componente faunistica presente in area vasta, risulta discretamente ricca e rappresentata anche da specie non banali che trovano habitat ideali alle loro esigenze fenologiche nelle aree a maggiore naturalità come quella del Parco Regionale del Monte San Bartolo e delle fasce boscate relitte. Le tipologie di habitat presenti in questo ambito, infatti, sono particolari in quanto caratterizzate da rupi a picco sul mare adatti per ospitare numerose specie di uccelli che concorrono in massima parte a determinare la diversità faunistica per l'area vasta, mentre in area locale sono completamente assenti. Pregevoli emergenze faunistiche sono individuabili nel complesso dei rapaci che utilizzano il Monte S. Bartolo e l'Ardizio durante la migrazione. Di interesse il ritorno spontaneo del capriolo e dell'istrice, in ambito collinare, e la nidificazione di aironi lungo il corso terminale del Foglia che ora presenta buone condizioni di rinaturalizzazione. Il proponente fornisce una breve descrizione delle caratteristiche ecologiche e della probabile distribuzione in area locale della fauna nonché un'analisi della ricettività potenziale del territorio individuando alcune tipologie ambientali ("strutture ecomorfologiche") o elementi del paesaggio, funzionali alle esigenze ecologiche delle zoocenosi;

CONSIDERATO che l'analisi degli impatti potenziali attesi è stata effettuata a partire dalla caratterizzazione del valore ecosistemico delle singole tipologie di habitat. L'impatto sulla componente faunistica dovuto alla fase di esercizio dell'opera è legato principalmente agli effetti diretti del traffico veicolare, all'effetto barriera e alla frammentazione degli ecosistemi;

CONSIDERATO e VALUTATO che le principali aree critiche riguardano:

- Attraversamento del fosso dei Castagni da parte del ramo di entrata alla A14 e della congiungente con la Bretella di S. Veneranda: Anche se i rami si sviluppano in gran parte su aree a seminativo, il ramo di

entrata attraversa un piccolo corso d'acqua e ne prevede il rivestimento in massi di un breve tratto. Possono essere presenti criticità derivate dalle seguenti azioni:

Fase di cantierizzazione:

- Eliminazione della vegetazione rifugio ripariale;
- Interruzione parziale del corso d'acqua per la realizzazione del rivestimento;
- Rilascio accidentale di inquinanti nel corso delle lavorazioni;

Fase di esercizio:

- Eventuali investimenti di fauna transitante (ornitica e piccoli mammiferi) sui tratti in rilevato;
 - Schiacciamento di anfibi sulla piattaforma;
 - Rilascio accidentale di inquinanti con impatti sulla fauna dei fossi.
- 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; appare improbabile che in relazione al traffico 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 corridoi. 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.

CONSIDERATO che per quanto riguarda le misure di mitigazione per la fase di cantiere il proponente riporta alcuni accorgimenti utili a minimizzare il disturbo. Per la fase di esercizio per limitare gli episodi di investimento da parte degli autoveicoli in transito, si procederà alla riqualificazione e al miglioramento della funzionalità dei punti di permeabilità costituiti dagli attraversamenti dei corsi idrici, avendo l'accortezza di realizzare tali attraversamenti in maniera da favorire ed indirizzare al massimo il passaggio della fauna;

Ecosistemi

CONSIDERATO che attualmente l'ecomosaico dell'entroterra pesarese risulta caratterizzato da una matrice agricola, con ampie estensioni a seminativo semplice, interrotte in qualche raro caso da boschi cedui di latifoglie, rimboschimenti di conifere ed impianti di colture legnose agrarie specializzate, in particolare vigneti ed uliveti. Mentre si registra un sensibile aumento della superficie boscata, sia a causa di motivazioni di ordine naturale (abbandono aree agricole marginali) sia per gli effetti di importanti provvedimenti comunitari (regolamenti CEE 2078/92 e 2080/92), le colture legnose agrarie sono ormai legate essenzialmente in una limitata fascia degli entroterra pesarese. Ai margini dei campi coltivati la vegetazione risente del disturbo dovuto all'attività agricola e di regola non riesce a strutturarsi oltre tipi di comunità erbacee a rapido sviluppo, ricche di specie infestanti autoctone o naturalizzate. Localmente si presentano cespuglieti o addirittura macchie e boschetti di specie importate in tempi recenti e che successivamente hanno colonizzato con successo le aree marginali; tra queste la più importante è senz'altro la robinia, ma anche l'ailanto è in forte espansione. Ultimo aspetto di rilievo è quello dei forti processi di urbanizzazione che hanno interessato in quest'ultimo trentennio il territorio provinciale, soprattutto nel contesto fondo vallivo del Foglia mentre per il resto del territorio i processi di urbanizzazione sviluppatasi si sono, in linea generale, limitati all'ampliamento e sviluppo dei sistemi insediativi preesistenti.

CONSIDERATO che la descrizione dello stato di fatto delle unità ecosistemiche locali comprende l'ecosistema agricolo, l'ecosistema boschivo, l'ecosistema arbusteto, l'ecosistema ripario, l'ecosistema degli incolti e dei pascoli ed l'ecosistema urbano. Per quanto riguarda la Rete Ecologica delle Marche (REM) ed Unità Ecologico Funzionali l'area di intervento è localizzate nell'UEF 6 COLLINE COSTIERE DEL BACINO DELL'ARZILLA. L'UEF è caratterizzata dalla presenza di due nodi, Complesso "San Bartolo - Ardizio" e "Corso dell'Arzilla" collocati nella porzione orientale dell'area, isolati rispetto ai sistemi di connessione di interesse regionale ed immersi in un tessuto ecologico dai caratteri marcatamente antropici. L'obiettivo generale è quindi quello di un miglioramento complessivo dell'UEF che permetta di ricucire i collegamenti ecologici, sia in senso est - ovest che nord - sud, riducendo l'isolamento dei nodi. L' ILC (indice di conservazione del paesaggio vegetale), che esprime la naturalità di un'area valutando, per ogni tipologia di vegetazione, la distanza lungo le serie dalla vegetazione climatica, è basso (0.22), l'UFI (indice di frammentazione da urbanizzazione),

che indica la misura della frammentazione prodotta dalle aree urbanizzate, basata sulla densità e la forma degli insediamenti è medio (0,7) e l'IFI (indice di frammentazione da infrastrutture), è alto (10,68).

CONSIDERATO e VALUTATO che l'area nel suo complesso si presenta come un'area marginale rispetto alla presenza di habitat significativi, in quanto già pesantemente interferita dalla fascia autostradale e in adiacenza ad aree urbanizzate e già ricche di infrastrutture. Stante la localizzazione e l'entità delle opere non si ritiene significativo l'effetto sugli ecosistemi. Anche quelli interferiti come nel caso del canale che sarà interferito dal passaggio del ramo di entrata alla A14 e dalle opere idrauliche. Il ruolo svolto come corridoio appare marginale e le dimensioni e la forte antropizzazione attuale non consente di ospitare degli habitat.

Marginali appaiono gli effetti di frammentazione dei rami di adduzione, in quanto si sviluppano prevalentemente nelle aree già attualmente incolte ed in attesa di destinazione. Per gli interventi di mitigazione previsti si rimanda alle componenti vegetazionali e faunistiche.

Rumore

CONSIDERATO che l'ambito di studio indagato si colloca a sud-est del centro abitato di Pesaro a cavallo del tracciato dell'autostrada A14. Il Comune di Pesaro ha provveduto all'approvazione dell'atto di classificazione acustica del territorio comunale con deliberazione del Consiglio Comunale n.88 del 18/06/2008. La zonizzazione acustica del Comune di Pesaro recepisce le delimitazioni delle fasce di pertinenza stradale, associando classi acustiche di pari limite agli ambiti di fascia A e B dell'autostrada A14, ma non contiene la previsione del Nuovo Svincolo. L'intervento si sviluppa all'interno delle Classi V, IV e III. L'unico ricettore sensibile presente nel territorio di studio è rappresentato dagli edifici scolastici della località S. Veneranda collocati in Fascia B a circa 360 m dalla rampa in ingresso in direzione sud del Nuovo Svincolo (codice ricettori 346, 347).

CONSIDERATO che il territorio interessato è stato indagato tramite l'esecuzione di diverse campagne di indagine finalizzate sia alla determinazione del clima acustico attuale, sia per la verifica di attendibilità del modello di simulazione adottato.

CONSIDERATO che la nuova soluzione progettuale ipotizza la chiusura del sottopasso di strada Pantano Castagni e per tale motivazione prevede la realizzazione di una nuova viabilità in affiancamento al tracciato dello svincolo fino all'attraversamento dell'autostrada A14. Questa nuova viabilità inizia dalla rotatoria di via Sandro Pertini e dopo aver intersecato l'autostrada A14, si innesta sull'attuale strada Valle dei Castagni, o si collega al progetto di un'altra delle opere compensative di Pesaro, ovvero la Bretella di Santa Veneranda. Nello studio acustico dello svincolo si è quindi proceduto ad inserire tra gli scenari di calcolo anche quelli progettuali che prevedono la realizzazione della bretella di Santa Veneranda, inserendo i dati di traffico di progetto al 2038 della bretella sul tratto di strada di nuova realizzazione, che inizia dalla rotatoria di via Sandro Pertini e finisce dopo l'intersezione con l'autostrada A14 all'altezza circa dell'attuale strada del castagneto.

Oltre allo scenario attuale (scenario indagato dal Proponente nel 2014) sono stati simulati ulteriori scenari:

- Programmatico al 2038: simulazione dell'autostrada A14 con flussi di traffico al 2038;
- Progetto al 2038: simulazione dell'autostrada A14 modificata con il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud con flussi di traffico stimati al 2038 senza opere di mitigazione;
- Progetto al 2038 con mitigazioni: simulazione dell'autostrada A14 modificata con il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud con flussi di traffico stimati al 2038 con opere di mitigazione;
- Progetto + nuova viabilità in affiancamento al casello al 2038: simulazione dell'autostrada A14 modificata con il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud più nuova viabilità con flussi di traffico stimati al 2038 senza opere di mitigazione;
- Progetto + nuova viabilità in affiancamento al casello al 2038 con mitigazioni: simulazione dell'autostrada A14 modificata con il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud più nuova viabilità con flussi di traffico stimati al 2038 con opere di mitigazione;

CONSIDERATO gli ultimi due scenari permettono di definire l'impatto specifico degli interventi in progetto e di dimensionare le opere di mitigazione da inserire in progetto.

CONSIDERATO che per quanto riguarda la restituzione grafica, sono state redatte dal Proponente elaborati puntuali (Tavole MAM-QAMB-RUM-003_004) afferenti i superamenti di rumore notturni per tutti i ricettori

nello scenario "Progettuale Svincolo + Nuova Viabilità". Nella stessa tavola sono riportate le barriere fonoassorbenti predisposte per il SIA dell'autostrada A14, che sono state peraltro inserite nelle simulazioni numeriche anche nello scenario non mitigato. Inoltre sono state predisposte le mappe (Tavole MAM-QAMB-RUM-005_006) con indicato i livelli di rumore post mitigazione notturni ("Progettuale Svincolo + Nuova Viabilità con mitigazioni").

I risultati delle simulazioni riferite ad ogni ricettore residenziale e sensibile sono riportati all'interno dell'Allegato MAM-AMBX-RUM-002. Oltre ai livelli relativi agli scenari progettuali, sono riportati i valori relativi allo stato attuale e allo scenario programmatico al 2038, al fine di potere valutare non solo il conseguimento dei limiti normativi, ma lo specifico impatto differenziale derivante dalla realizzazione e dall'esercizio degli interventi in progetto.

All'interno dell'ambito di studio sono presenti 444 ricettori (intesi come numero di piani) residenziali e 5 scolastici. La maggior densità di ricettori è localizzata nell'ambito dell'abitato di S. Veneranda posta a sud dell'autostrada A14.

La maggior parte dei ricettori presenti risulta all'interno dei limiti di riferimento sia nello scenario attuale che in quello programmatico e anche in quello progettuale senza mitigazioni.

CONSIDERATO e VALUTATO che le nuove opere comportano l'inserimento di nuove sorgenti di rumore, cioè le rampe dello svincolo e la nuova viabilità in affiancamento al casello, che si avvicinano ad alcuni ricettori e comportano l'insorgere di superamenti dei limiti (427, 430, 1026, 1027, 1028) oppure l'incremento significativo dei livelli attesi rispetto allo scenario senza opera.

Sono state quindi dimensionate le barriere acustiche indicate in tabella col fine di eliminare i superamenti prodotti dal nuovo intervento.

WBS	Sviluppo [m]	Altezza[m]
FO16	150	5
FO17	73	5
FO18	152	5
FO19	127	5
FO20	55	5
FO21	138	4

Tabella 5 Barriere acustiche Nuovo Svincolo di Pesaro Sud

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

Tali barriere permettono di ricondurre nei limiti i ricettori con esuberanti determinati dalle nuove opere e anche di sanare l'esuberante del ricettore 430 per il quale non è prevista attualmente alcuna mitigazione.

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 sempre stimato al di sotto del limite di 40 dBA.

CONSIDERATO e VALUTATO che la valutazione dell'impatto acustico in fase di cantiere è stata effettuata mediante il software di simulazione numerica Soundplan. Per la stima degli impatti derivanti dall'attività dei cantieri fissi sono stati presi in considerazione i ricettori entro una fascia di 250-300 m dalle aree di cantiere, con un focus particolare sui ricettori residenziali più limitrofi all'area cantiere a ovest e a nord (ricettori da SV08, SV09, SV10, SV11, 1029, MU01, MU02, MU03, MU04 e MU05). I ricettori analizzati sono ubicati in aree di classe II, III, IV e V.

Le simulazioni hanno evidenziato la presenza di superamenti del limite di emissione di riferimento per alcuni ricettori limitrofi all'area. Vengono quindi previste tre barriere acustiche a margine dell'area di cantiere:

- La prima posizionata sul confine del cantiere operativo con un'estensione di 290 m e altezza pari a 6 m;
- La seconda con un'estensione di 45 m e altezza pari a 6m, ubicata al centro dell'area cantiere operativo in prossimità del frantumatore;
- La terza a sud-est dell'area di cantiere a protezione delle aree di deposito con un'estensione di 106 m e altezza pari a 6 m

Tali barriere dovranno essere installate contestualmente all'inizio dei lavori rumorosamente impattanti. Le mitigazioni inserite in progetto permettono di stimare il soddisfacimento del livello adottato come limite.

CONSIDERATO e VALUTATO che sono stati inoltre studiati gli impatti acustici derivanti dai cantieri mobili previsti nel progetto. Le valutazioni modellistiche effettuate hanno evidenziato la presenza di superamenti del limite di emissione di riferimento per alcuni ricettori limitrofi all'area. Viene quindi prevista l'installazione di una barriera temporanea di lunghezza pari a 80 m ed altezza 6 m a margine dell'area di cantiere. La barriera dovrà essere installata contestualmente all'inizio dei lavori rumorosamente impattanti. La mitigazione inserita in progetto permette di stimare il soddisfacimento del livello adottato come limite.

Per la corretta gestione dell'attività di cantiere, dovranno essere previsti alcuni accorgimenti per la riduzione e o contenimento delle emissioni acustiche.

CONSIDERATO che nell'ambito della Conferenza dei servizi della Regione Marche del 19/01/2017 è stato richiesto relativamente al monitoraggio quanto segue:

- Si ritiene idonea la scelta dei ricettori (n. 1028 A14-SP-PE-R3-05, n. 434 A14-SP-PE-R3-04, n. 375 A14-SP-PE-R3-03 e A14-SP-PE-R4bis-03) anche se la durata dei rilievi non dovrebbe essere limitata ad un solo anno di esercizio;
- Inoltre, deve essere assicurato il rispetto del limite di 40 dB (A) Leq notturno per tutti i ricettori di carattere abitativo. Pertanto, è necessario sia il monitoraggio all'esterno del punto A14-SP-PE-R3-03 per la verifica del limite di 60 dB(A) che quello all'interno A14-SP-PE-R4bis03, per la verifica del limite di 40 dB (A).
- Dovrà essere effettuata una valutazione del rispetto del limite assoluto diurno presso il campo sportivo.
- In fase di cantiere, sarà compito dell'impresa appaltatrice redigere una valutazione di impatto acustico e di chiedere, nel caso in cui questa non sia in grado di rispettare i limiti di rumore anche con l'utilizzo di barriere mobili, un'autorizzazione in deroga ai limiti acustici.
- Durante la fase di cantiere per i due edifici (4432 e 1026) posti a distanza inferiore a trenta metri dalle strade in progetto occorrerebbe eseguire verifiche testimoniali prima dei lavori ed adottare procedure di prevenzione e gestione degli effetti disturbanti prodotte dalle vibrazioni e così anche per l'edificio 1028 che si trova ad una distanza inferiore a trenta metri rispetto al nuovo tracciato stradale.

CONSIDERATO e VALUTATO che in riscontro il proponente predispone quanto segue:

- 1) in relazione alla durata del monitoraggio post operam si procederà alla modifica del PMA nel seguente modo, ad esclusione della componente vibrazioni, tenuto conto che la campagna di monitoraggio si riferisce esclusivamente al corso d'opera:
 - il monitoraggio post operam sarà svolto per 24 mesi dal termine dei lavori;
 - nel terzo anno si procederà a eseguire il monitoraggio qualora la campagna effettuata nei 24 mesi precedenti abbia fatto emergere profili di criticità;
- 2) Il rispetto dei limiti acustici sarà verificato esclusivamente in corrispondenza della facciata degli edifici, individuati nel PMA, così come previsto dall'art. 6 comma 1 del d.P.R. 142/2004.
Qualora i risultati della campagna condotta nella fase di post operam, dovesse fare emergere il superamento di tali limiti, si procederà con le misurazioni specificate dall'art. 6 comma 3, al fine di verificare il rispetto dei limiti interni, come indicato dall'art. 6 comma 2 del medesimo decreto.
Nel caso le verifiche dei limiti interni continuassero a dare esiti negativi, si procederà con gli interventi diretti previsti dall'art. 7 del succitato decreto.
- 3) Il proponente riporta la mappa delle isofoniche relative al periodo diurno (periodo di utilizzo del campo sportivo) calcolate nello scenario di progetto. Le isofoniche sono riferite all'altezza di 1,5 m dal suolo e quindi rappresentative del rumore percepito dai frequentatori della struttura sportiva. Dall'analisi della

mappa si evidenzia come tutto il campo sportivo presenti livelli acustici inferiori al limite diurno della Fascia A, apri a 70 dBA. Pertanto non è risultato necessario prevedere ulteriori mitigazioni.

- 4) Si prende atto della richiesta e si conferma che tale indicazione sarà prescritta all'impresa esecutrice dei lavori per tramite del Capitolato ambientale.
- 5) Si prende atto della richiesta e si conferma che tale indicazione sarà prescritta all'impresa esecutrice dei lavori per tramite del Capitolato Speciale d'Appalto.

Paesaggio

CONSIDERATO che il territorio interessato si sviluppa all'interno di un ambito territoriale pianeggiante o fortemente urbanizzato di frangia urbana ed interessa un corso d'acqua, il Rio Genica affluente del Foglia.

La bassa e "ampia" pianura alluvionale della Valle del Foglia in questa sua parte prossima alla foce si caratterizza particolarmente per la forte infrastrutturazione industriale che si è sviluppata lungo la S.P. Montefeltro n. 423 di fondo valle e anche lungo la S.P. n. 30 Montelabbatese o Strada delle Regioni, quasi senza soluzione di continuità. Questo ambiente fortemente antropizzato è caratterizzato da impianti urbani ed industriali che si sono sviluppati a partire dagli anni '50 come espansione in aree pianeggianti a valle degli antichi borghi medievali situati sulle colline che delimitano la valle. Gli insediamenti si sono prevalentemente attestati lungo la direttrice stradale di fondo valle incastonando l'edificato anche nelle anse fluviali senza lasciare zone filtro con l'area di sedime. Nonostante ciò sia in sponda destra che in sponda sinistra, la presenza massiccia dell'edificato industriale e residenziale non ha completamente annullato l'originaria vocazione agricola della valle. Superato infatti il primo impatto visivo provocato dalla presenza di edifici, si notano ancora notevoli estensioni di campi coltivati che conservano gli elementi tipici del paesaggio della bassa valle (fossi e canali di scolo con siepi, filari di gelsi ed olmi, querce secolari ecc.). Anche l'asta fluviale, nonostante siano state lottizzate alcune zone golenali con l'edificato a ridosso degli argini, presenta diversi tratti dove le caratteristiche di naturalità del fiume riescono ancora ad emergere e a lasciare un segno nel paesaggio;

CONSIDERATO e VALUTATO che il tema del paesaggio è trattato secondo quanto previsto dalla normativa vigente e correlato alla qualità dell'ambiente con valutazioni contenute nella Relazione paesaggistica;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
esprime**

Parere favorevole di compatibilità ambientale relativo al progetto "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto, tratta Cattolica - Fano, nuovo svincolo di Pesaro sud" condizionato al recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto n.56 del 10/08/2017 della Regione Marche ed alle seguenti prescrizioni:

Prescrizione n. 1	
Macrofase	Post operam
Fase	Messa in esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio, Atmosfera
Oggetto della prescrizione	Fatto salvo quanto riportato nelle prescrizioni n.1 del Decreto n.56 del 10/08/2017 della Regione Marche dovrà essere eseguito un ulteriore monitoraggio per l'atmosfera sul punto A14-SP-PE-A2-01.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	ARPAM
Prescrizione n. 2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Precedente alla Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, idrogeologia
Oggetto della prescrizione	Predisporre uno studio idrogeologico comprensivo di piezometria,

Prescrizione n. 2	
	completo della geolocalizzazione dei piezometri e pozzi esistenti, e delle schede costruttive degli stessi. Prevedere degli interventi di mitigazione del rischio idraulico al fine di proteggere la realizzazione del casello, e compensare la sottrazione dei volumi di laminazione dovuta al parziale interessamento dell'area inondabile mediante l'aumento, in via cautelativa, del volume previsto di laminazione di 7.900 mc contenuto dall'argine di laminazione a monte della strada interquartieri, fino ad almeno 15.000 mc, mediante ribassamento della quota del piano di campagna attuale di circa 1 m (quota finita al netto del riallocaimento del terreno vegetale) dell'area adiacente al corso del Torrente Genica, con la creazione di una zona golenale di espansione, compresa tra la sponda destra dello stesso Torrente Genica e la condotta dell'acquedotto di Pesaro.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	ARPAM
Prescrizione n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Precedente alla Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni, idrogeologia
Oggetto della prescrizione	Dotare l'area di cantiere operativo di 5000 mq di opportuno sistema di raccolta e trattamento depurativo delle acque di prima pioggia.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	ARPAM
Prescrizione n. 4	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore e vibrazioni
Oggetto della prescrizione	Durante la fase di cantiere per gli edifici (4432, 1028 e 1026) posti a distanza inferiore a trenta metri dalle strade in progetto eseguire verifiche testimoniali prima dei lavori ed adottare procedure di prevenzione e gestione degli effetti disturbanti prodotte dalle vibrazioni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	ARPAM
Prescrizione n. 5	
Macrofase	Ante operam e post operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Paesaggio
Oggetto della prescrizione	Tutte le mitigazioni indicate nella Relazione paesaggistica dovranno essere riportate negli elaborati progettuali (schemi e particolari tecnici, ecc.) per le parti costruttive e nel Capitolato Speciale

Prescrizione n. 5

	d'Appalto per le parti gestionali in fase di cantiere. Particolare attenzione deve essere posta per gli interventi di ripristino ambientale e paesaggistico al termine dei lavori, soprattutto per la fascia interessata dall'interramento del Fosso, comprese le opere idrauliche di imbocco e di uscita, e dalla costruzione della nuova Viabilità A (viabilità di Santa Veneranda)
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	ARPAM

Prescrizione n. 6

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali, idrogeologia
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisito il Nulla-Osta dell'Autorità di Bacino Distrettuale riferito anche alla definizione dei tempi di ritorno adottati dal Proponente in sede di dimensionamento del sistema di drenaggio e di verifica di compatibilità del ricettore finale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	--

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ALLEGATO I

N.	Osservante	Acquisizione osservazione	Contenuto dell'osservazione	Valutazioni Commissione
1	<i>Dott. Mauro Marchini, Presidente del "Consorzio Santa Veneranda U.M.I. 8.8.1", mail del 25/09/2015</i>	<i>prot.n.DVA/24720 in data 02/10/2015</i>	<p>Con riferimento al Piano Particolareggiato approvato dal Comune di Pesaro con DGC n.1/2014, si fa presente che l'ubicazione dello svincolo non ha tenuto conto delle previsioni urbanistiche che prevedevano la realizzazione di aree a destinazione residenziale ed di un'unica area a destinazione commerciale.</p> <p>Tale situazione comporta un grave danno per la proprietà e pertanto si propone una nuova soluzione proprietà e pertanto si propone una nuova soluzione</p> <p>Gli osservanti in qualità di proprietari di gran parte dei terreni sul quale verrà realizzato il nuovo casello fanno presente che tali terreni sono da sempre soggetti a notevole ristagno idrico durante la stagione invernale. Pertanto risulta fondamentale che il nuovo rilevato ospitante il casello e le rampe non chiuda i due fossi di scolo delle acque che defluiscono da monte verso il Genica che impediscono l'allagamento dei terreni. Si raccomanda di mantenere tali deflussi mediante intubamento dei relativi fossi.</p>	<p>Le criticità sollevate dall'osservante sono state superate dalla nuova proposta di svincolo.</p>
2	<i>Sig.ri Paolo e Giovanni Montanari, mail del 22/09/2015</i>	<i>prot.n.DVA/23794 in data 23/09/2015</i>		<p>Vedi l'osservazione n.4.</p>
3	<i>Studio Legale Galanti, lettera del 30/11/2016</i>	<i>prot.n.DVA/29326 in data 02/12/2016</i>	<p>L'avv. F. Galanti, in nome e per conto della Polisportiva Santa Veneranda ASD, in persona del presidente Arrigo Corsini, nonché dei sig.ri Massalini Claudio, Massalini Oscar e Forni Claudia, proprietari delle aree interessate dal progetto del nuovo casello Sud di Pesaro, presenta che, essendo il nuovo casello e le relative infrastrutture situate nelle immediate vicinanze della Polisportiva e delle proprietà dei privati osservanti, si determinerà un rilevante danno economico alle proprietà. La Polisportiva, nello specifico, avrebbe effettuato ingenti investimenti per la realizzazione di due campi in erba sintetica. Inoltre, per quanto riguarda l'immobile di proprietà dei signori Massalini, questo si troverà intercluso tra due rotatorie stradali, mentre l'immobile della signora Forni e il campo sportivo gestito dalla</p>	<p>Gli aspetti sollevati nell'osservazione sono stati valutati ed esaminati nel corso dell'istruttoria.</p> <p>La Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato con la documentazione integrativa trasmessa con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017 delle proprie controdeduzioni alle osservazione.</p> <p>Il proponente sostiene che il progetto definitivo, trasmesso in data 25 luglio 2016, è stato aggiornato su specifiche indicazioni della Soprintendenza per i Beni Paesaggistici delle Marche, che con nota prot. 2137 del 10 febbraio 2016 ha evidenziato come la soluzione progettuale inviata in prima istanza realizzi "certamente una maggiore incisività della trasformazione del paesaggio rispetto a quanto già possibile ipotizzare sostenibile e dunque un'alterazione rilevante della attuale percezione, soprattutto dalla strada Pantano, ma anche dai punti di vista privilegiati della corsia autostradale". Inoltre "a fronte degli aspetti di criticità evidenziati", ha richiesto al proponente "[...] la proposizione di altre contestuali soluzioni alternative tra le quali poter ponderare e valutare la eventuale sussistenza di una soluzione compatibile con i valori paesaggistici riconosciuti. Nella</p>

<p>Polisportiva Santa Veneranda si troveranno interessati da cinque carreggiate stradali.. Si evidenzia infine che in un'area prossima al campo sportivo ci sono circa 80 orti comunali, i cui affittuari, in larga parte anziani, riscontrerebbero difficoltà a raggiungere gli appezzamenti. Si lamenta inoltre per l'incremento dell'inquinamento atmosferico, acustico, ambientale e luminoso determinato dalla nuova opera. Si chiede pertanto: 1. che venga modificato il progetto nel senso di cui sopra, ossia che il tracciato della nuova circonvallazione e le rampe di accesso vengano traslate più a nord del sito attuale; 2. in subordine, che la circonvallazione venga realizzata a ridosso della strada Pantano Castagni, con ubicazione del casello e delle rampe di accesso sul retro dei fabbricati degli odierni esponenti.</p>	<p>medesima nota la Soprintendenza ha evidenziato che "[...] si ritiene che una soluzione condivisibile potrebbe prevedere l'arretramento di tutte e due le rampe di connessione autostradale in direzione sud (fuori dalle aree PAI R3 e R4) in modo da distanziarle dal Genica e dalla prossimità con il nucleo di S. Veneranda [...]." In virtù di tali specifiche richieste, il proponente ha aggiornato il progetto definitivo, arretrando le rampe di immissione e diversione del casello, in modo da non interferire con l'area a tutela paesaggistica e l'area di esondazione del Rio Genica (PAI R1) e cercando - contestualmente - di mantenere il piazzale di stazione, per quanto possibile, in appoggio alle quote attuali del terreno, al fine di ottemperare alle indicazioni formulate dalla Soprintendenza. Infine si rappresenta che le opere autostradali, con il layout aggiornato, sono state condivise positivamente con tutti gli Enti locali coinvolti nel procedimento di VIA. Pertanto lo spostamento del casello più a nord richiesto non risulta percorribile in quanto soluzione già bocciata dagli enti competenti per le necessarie valutazioni e approvazioni. In relazione alle problematiche del campo sportivo si evidenzia come la soluzione di progetto pur presentando un incremento delle pressioni ambientali, determinerà impatti comunque nella norma, sia per gli aspetti acustici che per quelli atmosferici. Questi ultimi peraltro risultano marginalmente influenzati dalle emissioni dello svincolo rispetto all'inquinamento di fondo comunque presente. Per quanto riguarda l'accessibilità agli orti si specifica che questa sarà garantita dall'attuale strada Pantano Castagni che verrà deviata verso sud est. L'accessibilità sarà più sicura rispetto a oggi non presenterà altri flussi di traffico oltre a quelli degli utenti del campo sportivo e dei residenti. Stante quanto sopra descritto, il Proponente ha manifestato la disponibilità ad agire durante l'esecuzione dei lavori per mettere in atto tutte le azioni necessarie al fine di minimizzare gli impatti sull'abitazione, compresa l'installazione di barriere acustiche temporanee per mitigare gli impatti acustici della fase di costruzione, idonee anche per la tutela dalle polveri. Anche la Regione Marche (vedi il parere regionale) afferma che il 13/06/2017 ha svolto una riunione con il Comune di Pesaro, il Proponente e gli Osservanti. Nel corso dell'incontro, il rappresentante della Polisportiva ha evidenziato che il nuovo tracciato stradale sembrerebbe interessare una cabina elettrica ed una serie di lampioni a servizio della stessa Polisportiva. E' stato inoltre chiesto dal legale dello Studio Galanti, se sono previsti indennizzi per compensare la perdita di valore degli immobili e, se si, come verranno quantificati; Si-chiede pertanto una modifica del progetto, traslando verso</p>
---	---

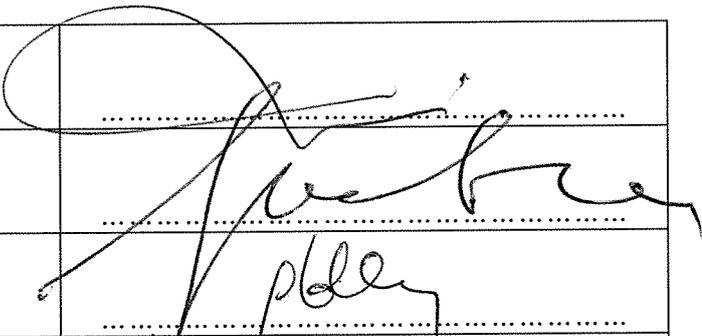
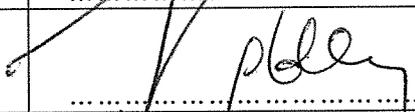
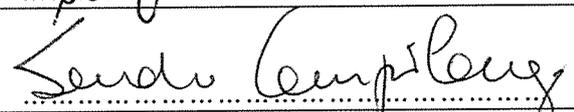
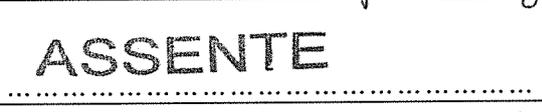
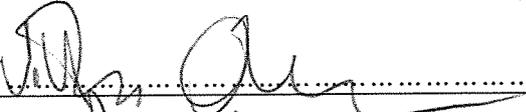
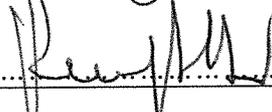
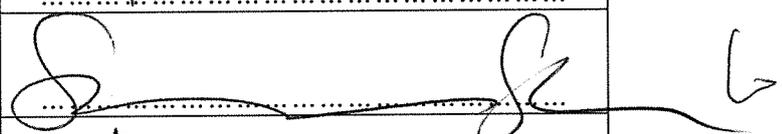
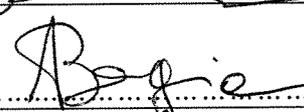
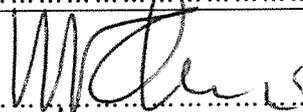
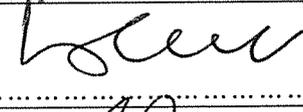
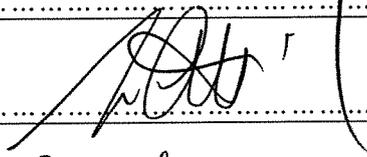
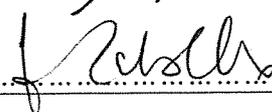
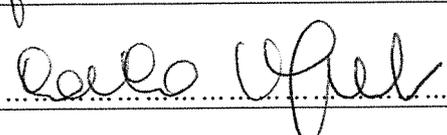
37/43

				<p>nord le rampe di accesso e il tracciato della nuova circonvallazione o, in subordine, che la circonvallazione venga realizzata a ridosso della strada Pantano Castagni, con ubicazione del casello e delle rampe di accesso sul retro dei fabbricati degli osservanti, così come originariamente proposto da Autostrade Spa.</p> <p>Il rappresentante di Autostrade Spa ha replicato evidenziando che la quantificazione degli indennizzi verrà effettuata in una fase successiva e che sono state studiate opere di mitigazione (barriere antirumore e piantumazione a verde), dando disponibilità a valutare, in accordo con le proprietà, la tipologia di essenze da mettere a dimora ed eventualmente ad aumentarne la quantità, laddove possibile. Inoltre, tutte le infrastrutture interessate dalla realizzazione dell'intervento (quindi anche i lampioni e la cabina elettrica) verranno ripristinate a cura e spese di Autostrade Spa, e sarà garantito l'accesso agli orti comunali.</p> <p>La disponibilità del Proponente risulta in linea con quanto previsto al punto 7 del quadro prescrittivo della Regione Marche:</p> <p><i>Prescrizione n.7:</i></p> <p><i>“Vista la prossimità del cantiere ad un impianto sportivo, che svolge attività anche all'aperto, si dovranno adottare tutte le cautele per la riduzione/abbattimento delle polveri prodotte, prevedendo, in accordo con ARPAM e ASUR di Pesaro un monitoraggio specifico in corso d'opera”.</i></p>
<p>4</p> <p><i>Sigri Paolo e Giovanni Montanari, lettera del 24/11/2016</i></p>	<p><i>prot.n.DVA/28686 in data 25/11/2016</i></p>	<p>Gli osservanti, in qualità di proprietari di gran parte dei terreni ove verrà realizzato il nuovo casello, evidenziano che tali terreni sono soggetti a notevole ristagno idrico durante la stagione invernale. Chiedono pertanto che l'opera venga realizzata garantendo il corretto deflusso delle acque meteoriche, sia delle precipitazioni tra la traversa Pantano Castagni ed il nuovo rilevato, che di quelle provenienti dalla strada adiacente situata a monte, e che venga garantito l'accesso a tutti i mezzi, anche agricoli, alla restante parte dei terreni di loro proprietà posti fra il rilevato delle corsie di accesso all'autostrada ed il Genica. Tale accesso dovrà essere garantito anche alla società Marche Multiservizi, che gestisce l'acquedotto ivi situato, ed alla proprietà Cecchini.</p>	<p>Gli aspetti sollevati nell'osservazione sono stati valutati ed esaminati nel corso dell'istruttoria.</p> <p>Anche la Regione Marche (vedi il parere regionale) afferma che il 13/06/2017 ha svolto una riunione con il Comune di Pesaro, il Proponente e gli Osservanti.</p> <p>Nel corso della riunione il Sig. Montanari ha evidenziato come la prima soluzione progettuale proposta da Autostrade Spa fosse meno penalizzante per la sua proprietà. Chiede di individuare una soluzione per regimare bene l'acqua di falda proveniente dalla collina mediante la captazione della stessa. Rileva che non è stato previsto un accesso ai terreni di proprietà. Chiede infine che non vengano lasciati frustoli di terreno interclusi tra le opere, che non potrebbe nemmeno coltivare.</p> <p>Il rappresentante di Società Autostrade Spa ha dichiarato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gli accessi verranno garantiti, come previsto dal Testo Unico degli Espropri; 2. e che eventuali frustoli di terreno saranno anch'essi espropriati; 3. Saranno effettuate verifiche idrauliche per la regimazione dell'acqua di falda e verrà garantito lo smaltimento delle acque meteoriche. 	

<p>h</p>	<p>u</p>	<p>5</p>	<p>Sig. Franco Ambrogiani</p>	<p>acquisita dalla Regione Marche con prot. n. 826132 del 21/1/2016</p> <p>Il sig. Franco Ambrogiani, in qualità di proprietario dell'immobile sito in via Pantano Castagni e censito al NCT al foglio n. 46, mappale n. 2767, lamenta che il rilevato della corsia di uscita dall'Autostrada per i veicoli provenienti da sud e diretti al nuovo casello interessi parte della sua proprietà. Chiede pertanto la traslazione verso nord dell'opera, anche al fine di evitare una perdita del valore economico della stessa proprietà.</p>	<p>Gli aspetti sollevati nell'osservazione sono stati valutati ed esaminati nel corso dell'istruttoria. La Società Autostrade per l'Italia S.p.a. ha presentato con la documentazione integrativa trasmessa con nota prot.n.ASPI/7946 del 14/04/2017 delle proprie controdeduzioni alla osservazione. Il Proponente sostiene che il progetto definitivo, trasmesso in data 25 luglio 2016, è stato aggiornato su specifiche indicazioni della Soprintendenza per i Beni Paesaggistici delle Marche, che con nota prot. 2137 del 10 febbraio 2016 ha evidenziato come la soluzione progettuale inviata in prima istanza realizza "certamente una maggiore incisività della trasformazione del paesaggio rispetto a quanto già possibile ipotizzare sostenibile e dunque un'alterazione rilevante della attuale percezione, soprattutto dalla strada Pantano, ma anche dai punti di vista privilegiati della corsia autostradale". Inoltre "a fronte degli aspetti di criticità evidenziati", ha richiesto al Proponente "[...] la proposizione di altre contestuali soluzioni alternative tra le quali poter ponderare e valutare la eventuale sussistenza di una soluzione compatibile con i valori paesaggistici riconosciuti. Nella medesima nota la Soprintendenza ha evidenziato che "[...] si ritiene che una soluzione condivisibile potrebbe prevedere l'arretramento di tutte e due le rampe di connessione autostradale in direzione sud (fuori dalle aree PAI R3 e R4) in modo da distanziare dal Genica e dalla prossimità con il nucleo di S. Veneranda [...]". In virtù di tali specifiche richieste, il proponente ha aggiornato il progetto definitivo, arretrando le rampe di immissione e diversione del casello, in modo da non interferire con l'area a tutela paesaggistica e l'area di esondazione del Rio Genica (PAI R1) e cercando - contestualmente - di mantenere il piazzale del casello autostradale, per quanto possibile, in appoggio alle quote attuali del terreno, al fine di ottemperare alle indicazioni formulate dalla Soprintendenza. Infine si rappresenta che le opere autostradali, con il layout aggiornato, sono state condivise positivamente da tutti gli Enti locali coinvolti nel procedimento di VIA e che sono state previste specifiche mitigazioni per l'impatto acustico (barriera FO16 in prosecuzione dell'esistente FO28). È altresì opportuno evidenziare che il progetto definitivo trasmesso in prima istanza, prevedeva come unico accesso al casello autostradale, per i flussi di traffico provenienti da monte, la strada Pantano Castagni. Il progetto definitivo aggiornato, prevede la deviazione dell'attuale sedime della strada Pantano Castagni e l'interdizione dell'attuale sottovia autostradale, migliorando l'impatto acustico, sul fronte sud dell'abitazione, e livelli acustici leggermente inferiori rispetto alla soluzione precedente sul fronte rivolto verso l'A14". Pertanto lo spostamento del casello più a nord richiesto non risulta</p>
----------	----------	----------	-------------------------------	--	---

[Handwritten signatures and scribbles]

				<p>percorsibile in quanto soluzione già bocciata dagli Enti territorialmente competenti per le necessarie valutazioni e approvazioni. Stante quanto sopra descritto, il Proponente dichiara che – durante l’esecuzione dei lavori – saranno messe in atto tutte le azioni necessarie al fine di minimizzare gli impatti sull’abitazione, compresa l’installazione di barriere acustiche temporanee per mitigare gli impatti acustici della fase di costruzione, idonee anche per la tutela dalle polveri.</p> <p>Infine la Regione Marche ha attivamente affrontato la questione indicando peraltro nella prescrizione n.4 del proprio parere una soluzione tecnica idonea per mitigare gli effetti dell’intervento. Prescrizione n.4: “Dovrà essere studiata la realizzazione di un muro a sostegno del rilevato stradale in prossimità della proprietà del signor Ambrogiani al fine di evitare l’occupazione della sua proprietà”;</p>
6	Sig.ra Fabbrini Caterina	acquisita dalla Regione Marche nell'ambito delle CdS	L’osservante chiede una situazione progettuale alternativa per la sistemazione del Fosso dei Castagni.	<p>Il proponente sostiene che la nuova soluzione riduce notevolmente l’impatto con le proprietà della sig.ra Fabbrini Caterina. La Società Autostrade per l’Italia S.p.a. ha presentato con la documentazione integrativa trasmessa con nota prot.n.ASPI/14768 del 25/07/2016 delle proprie controdeduzioni alle osservazioni. I tracciati delle nuove viabilità sono stati allontanati dalla sua abitazione, in modo da interessare solo marginalmente le aree di sua proprietà. SI evidenzia, inoltre, che la nuova sistemazione del Fosso dei Castagni, unitamente al rifacimento del ponticello esistente sulla strada del Castagneto tende ad eliminare il rischio esondazione dell’area su cui attualmente insiste la sua proprietà.</p>

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	

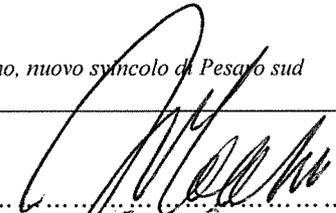
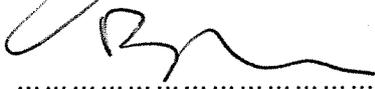
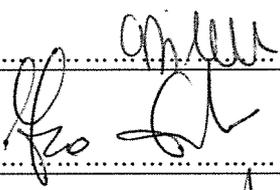
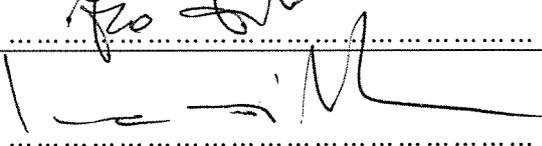
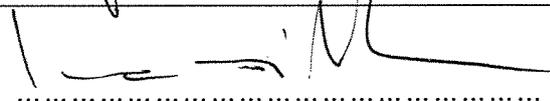
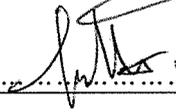
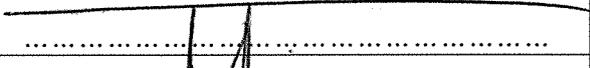
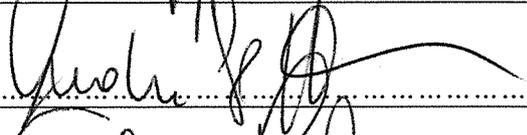
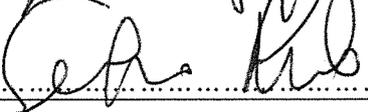
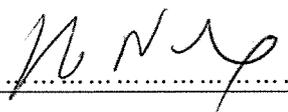
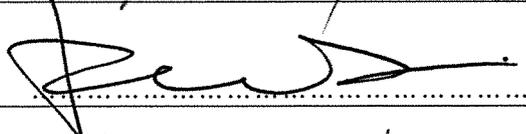
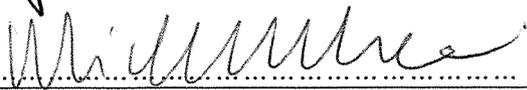


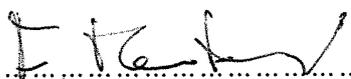
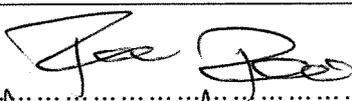
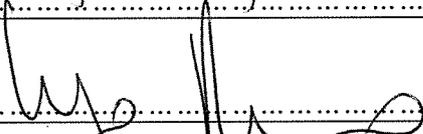
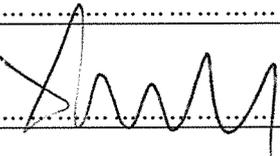
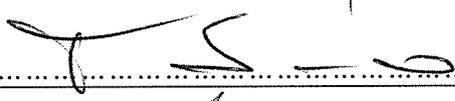
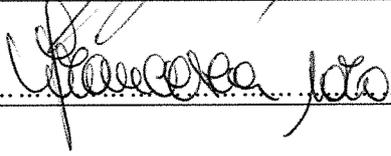
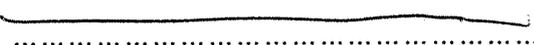



↳

car

↳

Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
dott. David Piccinini Ing. Giuseppe Angelini (Rappresentante Regione Puglia) MARCHE	ASSENTE

