



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - DEC - 2007 - 0000405 del 16/05/2007

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 20 settembre 2005 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto "Autostrada (A14) Bologna - Bari - Taranto. Progetto di ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Pedaso. Tratto Rimini Nord - Cattolica" da realizzarsi nei Comuni di Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico, San Giovanni in Marignano e Cattolica (RN) presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. con sede in via Alberto Bergamini n. 50, 00159 Roma acquisita in data 8 giugno 2005 con protocollo n. 14553, pubblicata sui quotidiani "La Repubblica" e "Il resto del Carlino" in data 7 giugno 2005;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostrade per l'Italia S.p.A. acquisita in data 17/10/2005 con protocollo n. 25792, in data 27/12/2005 con protocollo n. 33459, in data 18/01/2006 con protocollo n. 1207, in data 17/02/2006 con protocollo n. 4518, in data 20/02/2006 con protocollo n. 4577, in data 03/03/2006 con protocollo n. 6099 e in data 06/03/2006 con protocollo n. 6377;

VISTA la nota n. AMB/VIM/06/25116 della Regione Emilia Romagna del 13 marzo 2006, pervenuta il 17 marzo 2006, con cui è trasmessa la delibera di Giunta regionale n. 248 del 27 febbraio 2006 con la quale si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. DG BAP/S02/34.19.04/11574/2006 del Ministero per i beni e le attività culturali del 16 giugno 2006, pervenuta in data 19 giugno 2006, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 772 positivo con prescrizioni formulato in data 30 marzo 2006, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- in data 23 dicembre 2002, l'ANAS ha stipulato con Autostrade per l'Italia S.p.A. il IV Atto Aggiuntivo alla Convenzione che regola i rapporti di concessione per i tratti autostradali già gestiti da tale Società, attivando un vasto programma di interventi di potenziamento della rete autostradale. Tra questi rientra l'Ampliamento alla 3^a corsia dell'Autostrada A14 Bologna Bari Taranto nel tratto Rimini Nord – Pedaso, per uno sviluppo complessivo pari a circa 170 Km.
- a seguito di ciò la Società Autostrade per l'Italia S.p.A ha sviluppato il progetto e lo SIA suddividendo il tracciato in 6 tratti come appresso indicato:
 - tratto Rimini Nord – Cattolica;
 - tratto Cattolica-Fano;
 - tratto Fano Senigallia;
 - tratto Senigallia - Ancona Nord;
 - tratto Ancona Nord - Ancona Sud (trat. Ancona Sud-Porto S. Elpidio-interv.2°fase);
 - tratto Porto S. Elpidio – Pedaso;ed ha attivato 6 distinte procedure di VIA;
- le 6 tratte in cui è diviso il progetto hanno evidenti caratteri in comune e presentano delle sinergie per cui alcune elaborazioni sono state eseguite in modo unitario. Nel presente parere vengono trattati alcuni argomenti secondo logiche comuni all'intera estesa dell'intervento da Rimini a Pedaso;
- all'interno del più esteso intervento di ampliamento ed ammodernamento dell'autostrada A14 tra Rimini Nord e Pedaso, si inserisce il progetto definitivo di ampliamento alla 3^o corsia della tratta denominata Rimini Nord e Cattolica, dalla progr. km 116+500 alla progr. km 145+538.78 – spalla nord del ponte sul Fiume Tavollo. per una lunghezza complessiva di 29,038 km circa;
- complessivamente il tracciato di progetto si mantiene sostanzialmente aderente al tracciato attuale: l'intervento prevede infatti ovunque possibile un ampliamento della piattaforma in sede e simmetrico. In alcuni tratti con criticità geotecniche ed in presenza di importanti opere di consolidamento, od in prossimità di aree urbanizzate, è previsto un ampliamento asimmetrico della sede stradale;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il tracciato presenta lunghi rettilinei e curve di ampio raggio. La livelletta è pressoché piatta (<2%), con rilevati bassi, nella prima parte, e rilevati con altezza mediamente superiore ai 4 m, nella seconda parte, dovuti al sovrappasso in successione della ferrovia Bologna – Ancona, della Via Emilia, del Fiume Marecchia e della strada Marechiese;
Dal km 124+000 al km 130+300, l'A14 lambisce la periferia occidentale della città di Rimini, densamente urbanizzata, All'interno di questo tratto è ubicato lo svincolo di Rimini Sud (km 127+400); con esso si attua il collegamento diretto al centro di Rimini e, tramite la S.S. 72, allo Stato di S. Marino.
Incontrando le prime fasce pedecollinari, (collina di Covignano – dal km 125+400 al km 125+900 – e collina di S. Martino Monte l'Abate – dal km 129+000 al km 130+000) la livelletta presenta un andamento ondulato con pendenze che mediamente non superano il 3%. Proprio in corrispondenza dei suddetti attraversamenti collinari vengono realizzate due varianti di tracciato. Infatti per permettere alla futura variante della strada statale S.S. 16 di attraversare le due aree evitando l'abbattimento di vari edifici (alcuni di pregio ed altri densamente abitati) prospicienti l'attuale carreggiata nord dell'A14 si è convenuto e concordato con gli Enti locali e con l'ANAS di spostare furori sede, verso monte (lato carreggiata sud), il nuovo tracciato lasciando così ad uso della variante S.S. 16 l'attuale piattaforma autostradale;
- sono previste alcune rettifiche localizzate di curve di raggio ridotto, per aumentare il valore del raggio planimetrico e migliorare così le performances dell'attuale tracciato autostradale. Sono inoltre previste delle ottimizzazioni delle strutture di sostegno al fine di ridurre l'occupazione di suolo ed un intervento generalizzato di bonifica acustica;
- la Dorsale autostradale Adriatica risulta caratterizzata da una domanda di mobilità elevata che presenta caratteristiche di spiccata stagionalità connesse alla valenza turistica dell'intera costa. L'effetto delle stagionalità risulta determinante per la comprensione della necessità di adeguamento alla 3° corsia dell'autostrada A14 nella tratta tra gli svincoli di Rimini Nord e Pedaso: se i mesi di aprile, maggio e settembre risultano perfettamente rappresentativi della media annuale della domanda di mobilità veicolare che interessa la A14, nel corso dell'estate si riscontra un incremento dei flussi di traffico che si attesta, rispetto alla media annuale, su un +15% nel mese di giugno, +25% nel mese di luglio, che costituisce il mese di picco, e + 20% in agosto;
- il territorio nel quale si colloca l'intervento di progetto può essere identificato con la fascia costiera adriatica individuata dall'unione delle 5 province di Rimini, Pesaro e Urbino, Ancona, Macerata e Ascoli Piceno e che il traffico registrato nel corso del biennio, 2003 – 2004, evidenzia volumi di traffico che da Riccione sino a Pedaso si attestano tra i 68.000 e i 55.000 veicoli equivalenti giornalieri bidirezionali, e, nei mesi di picco estivo, tra 85.000 e i 70.000;
- l'intervento complessivo di potenziamento della A14 tra Rimini Nord e Pedaso è volto a dare continuità infrastrutturale alla direttrice Emiliano Romagnola e Marchigiana della Dorsale autostradale Adriatica, garantendo adeguate caratteristiche di servizio anche sul lungo termine ed in concomitanza dei mesi di maggiore deflusso, cioè quelli estivi. La realizzazione della 3° corsia determina, oltre al miglioramento delle condizioni di deflusso per l'utenza autostradale anche il decongestionamento della rete locale di rango ordinario;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- la lettura dei diversi strumenti di programmazione e pianificazione territoriale, in particolare dei PTCP delle province di Rimini, ha permesso di ricostruire il quadro complessivo degli interventi infrastrutturali di ambito locale utilizzato nello studio trasportistico;
- l'area di intervento non interessa aree naturali protette a livello nazionale, regionale e locale. Non interferisce né direttamente né indirettamente con aree tutelate ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CE;
- per quanto i rapporti di coerenza opera – piani, quelle di tipo diretto sono state riconosciute con il Piano Regionale Integrato Trasporti della Regione Emilia Romagna che prevede per tutto il tratto compreso tra il casello di Santarcangelo di Romagna ed il confine di regione “interventi di potenziamento dello standard della piattaforma”, peraltro già realizzati nella tratta compresa tra il citato casello e quello di Rimini Nord.

Relativamente alle coerenze di tipo indiretto, queste sono state ravvisate con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, la Legge Obiettivo e collegate Delibere CIPE, il Piano Triennale ANAS 2002 – 2004 e con il PTCP Rimini.

In particolar modo nel PTCP di Rimini considera che l'A14 raccoglie i traffici di attraversamento e quelli da e per la provincia, distribuendoli alla rete provinciale attraverso la S.S. 16, e che il sistema relazionale provinciale perde efficienza anche per la presenza di una duplice domanda di mobilità, con una componente estiva turistica che incrementa di 2,5 volte la domanda di mobilità annuale. Afferma inoltre che l'inefficienza del corridoio centrale – di cui fa parte la A14 - comporta il dirottamento di una quota impropria di viabilità territoriale nella viabilità locale dei centri della costa, con ovvi effetti sulle relative condizioni ambientali;

valutato che:

- gli obiettivi che si vogliono raggiungere, appaiono condivisibili così come è condivisibile la logica di progetto che prevede l'ampliamento della piattaforma in sede con modeste modifiche plano-altimetriche limitatamente ai tratti in cui condizioni locali non lo rendono possibile. Ciò in quanto tale soluzione limita l'occupazione di suolo, la frammentazione del territorio, la realizzazione di una nuova sorgente di impatto in nuove aree ed al contempo permette il conseguimento di un miglioramento delle condizioni ambientali per il territorio già interessato da diversi anni dall'infrastruttura, con particolare riguardo alla bonifica acustica che è associata al nuovo intervento;
- nel suo insieme l'intervento appare coerente con le indicazioni dei piani e dei programmi specialmente alla luce delle integrazioni presentate e a seguito delle attuazioni delle prescrizioni connesse al presente parere;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- la logica di progetto è stata finalizzata a migliorare la geometria del tracciato in particolare per quanto riguarda la congruenza degli elementi planimetrici in termini di velocità di percorrenza e ad incrementare le distanze di visuale libera effettivamente disponibili e che le ottimizzazioni sono state ponderate sulla base di condizioni specifiche, quali il livello di urbanizzazione



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

circostante, la sussistenza di problematiche geotecniche e strutturali, le eventuali ripercussioni di una modifica puntuale su porzioni estese di tracciato, facendo comunque riferimento ai livelli di incidentalità che localmente caratterizzano l'infrastruttura esistente. Laddove le condizioni sopra richiamate sono state considerate tali da non permettere il pieno adeguamento sono stati previsti interventi di modifica in grado di garantire prestazioni ritenute adeguate in termini di sicurezza stradale e performance omogenee per tratti estesi caratterizzati da geometrie analoghe;

- l'opera ha uno sviluppo lineare di 29+038 m e presenta una sezione tipo stradale organizzata in due carreggiate (larghezza complessiva: 32,50 m) separate da spartitraffico in cui sarà alloggiata una barriera di sicurezza del tipo New Jersey in calcestruzzo monofilare (margine interno 4.00 m). Ciascuna carreggiata sarà organizzata in 3 corsie per senso di marcia larghe 3,75 m fiancheggiate in destra dalla corsia di emergenza larga 3,00 m ed in sinistra da una banchina da 0,70 m, per una larghezza complessiva del pavimentato pari a 14,95m. Anche su opere d'arte ed in galleria la sezione stradale è mantenuta completa della corsia di emergenza;
- sono previste due varianti. La prima variante (Covignano) viene realizzata uscendo fuori sede dalla curva al km 124 e realizzando di nuovo la complanarità alla sede esistente, in corrispondenza dell'inizio del lungo rettilineo prospiciente l'area industriale "Valentini". Al km 125+100, mentre l'autostrada esistente si innalza per superare il colle e sovrappassare la strada comunale S. Giustina al km 125+650, la nuova piattaforma autostradale si abbassa rispetto al piano campagna prevedendo la realizzazione di una galleria artificiale (km 125+385 – km 125+826) in modo da sottopassare sia il colle che la strada comunale. Dopo avere superato con un nuovo viadotto a 3 campate il Deviatore del Torrente Ausa, al km 126+100, l'autostrada ritorna in sede e l'ampliamento viene realizzato in maniera simmetrica sia nell'area dello svincolo di Rimini Sud (km 127+398) che nell'area dell'abitato "Villaggio 1° Maggio" (km 127+800). La seconda variante (S. Martino Monte l'Abate) viene realizzata dal km 129+300, dopo l'attraversamento della strada vicinale Costa Pradello, spostandosi con un flesso planimetrico verso monte. In corrispondenza di "Villa Giovannini" (km 129+550) si prevede la realizzazione in carreggiata sud di un'opera di sostegno (paratia di pali rivestita) lunga 300 che consente di minimizzare le occupazioni dell'area di particolare pregio ambientale;
- l'ampliamento alla terza corsia della galleria di Scacciano sarà realizzato in sede, alesando cioè i due fornici esistenti in modo da realizzare 2 piattaforme da 14,95 m ciascuna. Per permettere tale ampliamento in sede si è convenuto con l'Anas (ente concedente) di anticipare la realizzazione della galleria prevista nell'ambito del progetto "Variante alla S.S. 16 Adriatica nel tratto Rimini – Cattolica – Lotto 1 Riccione – Misano", già sottoposta per la procedura di screening alla Regione Emilia Romagna e da questa ultima esclusa dalla successiva procedura VIA (Prot. n. VIM/04/44069). Nella nuova galleria artificiale, tramite due bretelle provvisorie verranno deviate per la durata dei lavori entrambe le correnti di traffico autostradali, permettendo così di ampliare i due fornici esistenti in assenza di traffico. La galleria provvisoria di Scacciano ha una lunghezza di 262 m e si prevede di realizzarla in artificiale, con una sezione a doppia carreggiata di tipo B. Durante i lavori di realizzazione di questa galleria il traffico locale verrà deviato sulla viabilità esistente sia a nord che a sud della galleria;

in merito allo studio trasportistico:

- il modello di simulazione, implementato per l'intera tratta Rimini-Pedaso, si basa su un duplice livello di analisi territoriale e trasportistica applicato al sistema di domanda e offerta autostradale e stradale riferito alla maglia nazionale ed all'ambito regionale, con un dettaglio di analisi spinto a livello di ogni singolo comune delle regioni Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Lazio, Umbria e Toscana con un grafo di offerta che risulta costituito da circa 440.800 archi monodirezionali ed una zonizzazione che risulta strutturata in 1.894 zone, oltre 10 zone esterne relative ai movimenti al cordone per considerare i flussi in entrata-uscita dall'area di studio;
- per quanto concerne la ricostruzione della domanda di spostamento che interessa l'area di studio, in particolare l'A14 e la S.S. 16 Adriatica, è stata eseguita una campagna di indagini, effettuata, nella seconda metà del mese di Maggio e dei primi giorni del mese di Giugno 2004 (prima della chiusura delle scuole) e nelle prime tre settimane del mese di Luglio 2004;

le prestazioni allo stato attuale:

sulla base delle elaborazioni dello studio trasportistico risultano caratteristiche di servizio relativamente all'ora di punta, come di seguito indicato:

PERIODO NEUTRO - anno 2004							
Tratta Elementare	Corsie	Flusso SUD	Flusso NORD	F/C Sud	F/C Nord	LOS Sud	LOS Nord
Rimini N. - Rimini S.	2	2764	2371	0,691	0,593	C	C
Rimini S. - Riccione	2	2801	2670	0,700	0,668	C	C
Riccione - Cattolica	2	2696	2522	0,674	0,631	C	C

PERIODO ESTIVO - anno 2004							
Tratta Elementare	Corsie	Flusso SUD	Flusso NORD	F/C Sud	F/C Nord	LOS Sud	LOS Nord
Rimini N. - Rimini S.	2	3239	2900	0,810	0,725	D	C
Rimini S. - Riccione	2	3243	3169	0,811	0,792	D	D
Riccione - Cattolica	2	3197	3056	0,799	0,764	D	C/D

le prestazioni allo stato futuro:

- sono state determinate prendendo in esame due scenari, uno programmatico che prevede l'evoluzione del territorio a meno dell'opera in esame ed uno, detto progettuale, in cui è introdotta anche la soluzione di progetto e sono stati presi in esame tre orizzonti temporali all'anno 2010 (breve termine), anno 2020 (medio termine) e 2030 (lungo termine).

In termini di traffico, con riferimento allo scenario progettuale, gli studi hanno messo in evidenza i seguenti dati in termini di Traffico Giornaliero Medio bidirezionale:

PERIODO NEUTRO

Tratta Elementare	2010			2020			2030		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
Rimini N. - Rimini S.	44.808	15.890	60.698	52.276	18.538	70.814	57.552	20.409	77.961
Rimini S. - Riccione	46.377	16.558	62.934	53.240	19.008	72.248	58.631	20.932	79.563
Riccione - Cattolica	40.800	15.413	56.214	46.769	17.668	64.437	51.300	19.380	70.680

PERIODO ESTIVO

Tratta Elementare	2010			2020			2030		
	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
Rimini N. - Rimini S.	58.072	18.273	76.345	64.838	20.402	85.240	69.505	21.871	91.376
Rimini S. - Riccione	61.069	19.801	80.870	66.919	21.698	88.617	70.375	22.818	93.193
Riccione - Cattolica	54.974	19.059	74.033	62.228	21.574	83.802	67.662	23.458	91.120



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- tradotti in termini di Livello di Servizio (LOS) si evidenzia nel lungo termine prestazioni dell'infrastruttura non ritenute accettabili nello scenario programmatico (non intervento) avendo riscontrato che:
 - nel periodo neutro si riscontra la presenza di criticità puntuali con condizioni di servizio a LOS D in entrambe le carreggiate del tratto elementare Rimini Nord – Rimini Sud;
 - nel corso dei mesi estivi la criticità sulla tratta Rimini Nord – Cattolica tende a divenire uniforme con tutti i tratti elementari a Los D, ad eccezione del tratto Rimini Sud – Riccione in direzione nord che presenta LOS C;
- lo studio mette in evidenza che solamente con l'inserimento della terza corsia nella tratta Rimini nord - Cattolica il sistema risulta in grado di riacquisire adeguate caratteristiche di servizio, anche nel lungo periodo, anno 2030 per l'ora di punta della mattina;

le modalità per la costruzione degli scenari dei livelli di servizio:

- sono state finalizzate al solo periodo estivo avrebbero dovuto mettere in evidenza delle sovrastime della necessità degli interventi e che pertanto è stata richiesta una valutazione integrativa atta a dar conto della costruzione di un macro indicatore di sintesi sull'efficacia trasportistica in grado di evidenziare il livello di soddisfacimento della domanda attuale e futura che caratterizza l'intera Dorsale Adriatica estesa a tutto l'anno e non solo ai periodi di picco;
- a eseguito di un approfondimento con l'elaborazione di un macro indicatore di funzionalità autostradale su base annua, IA14/anno, che è stato costruito con riferimento ai LOS di ciascun tratto elementare e al numero di ore/anno di funzionamento dell'infrastruttura nelle condizioni caratteristiche di ciascun dei LOS. Lo scopo del lavoro è stato quello di verificare l'effettiva capacità del sistema attuale, a due corsie per direzione di percorrenza, di garantire condizioni di servizio tali da risultare ancora accettabili per l'utenza in termini di fluidità della circolazione e mantenimento di livelli di sicurezza adeguati. Le elaborazioni condotte in relazione all'intera tratta Rimini Nord – Pedaso evidenziano che:
 - attualmente solo la tratta romagnola e quella da Cattolica a Pesaro Urbino rivelano l'insufficienza delle due corsie attuali;
 - sull'orizzonte di breve termine la situazione di "non intervento" evidenzia come l'inadeguatezza delle due corsie attuali della A14 tenda ad estendersi anche a sud dello svincolo di Pesaro Urbino, pur con andamento discontinuo e con valori del macro indicatore che poco si discostano dalle condizioni limite, ovvero ai tratti Pesaro Urbino – Pesaro Centro, Pesaro Centro – Fano, Fano – Marotta Mondolfo, Senigallia – Marina di Montermaciano, Ancona Sud – Loreto P. Recanati, Fermo- Pedaso;
 - ampliando l'orizzonte di analisi al medio termine solo la tratta Ancona Ovest – Ancona Sud, di estensione pari a circa 10 chilometri, presenta condizioni di servizio adeguate;
 - sull'orizzonte di lungo termine per l'intera tratta funzionale Rimini Nord - Pedaso, il macro indicatore di funzionalità IA14/anno si colloca abbondantemente al di sopra del limite ammissibile, a conferma dell'impossibilità di fare fronte alla domanda di mobilità attesa nel lungo termine con le attuali 2 corsie di percorrenza per direzione;

- l'introduzione della 3° corsia di progetto permette di rigovernare il funzionamento annuale dell'intera tratta Rimini Nord – Pedaso della A14 entro adeguati livelli di servizio, mentre nello scenario di lungo termine (2030), solo per alcune tratte (Rimini sud – Riccione, Pesaro Urbino – Pesaro Centro, Pesaro Centro – Fano e Senigallia – Marina di Montemarçiano) si riscontra il permanere di condizioni di servizio prossime ai valori limiti;
- appare condivisibile la necessità dell'intervento secondo uno schema che dal breve al lungo periodo mette in risalto una progressiva saturazione dei tratti in fase di progettazione e quindi perviene alla proposta di un adeguamento complessivo al fine di non lasciare, pur nel transitorio, tratti con potenziali criticità anche infrastrutturali. Ciò anche avendo valutato credibile lo scenario di sviluppo assunto in quanto riferito all'ipotesi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e tarato sulla realtà dell'autostrada in esame;

in merito all'incidentalità:

- si è fatto riferimento alla serie storica di incidenti relativa ad un periodo di cinque anni (dal 1999 al 2003) in cui si sono verificati 1.610 incidenti (in media 322 all'anno), che, tenendo conto dello sviluppo dell'itinerario, pari a circa 29 km, corrispondono a 5,6 incidenti medi annui per km. Il tasso di incidentalità dell'itinerario (medio del periodo) risulta pari a 55,8 (incidenti per cento milioni di veicoli per chilometro).

L'aumento della capacità dell'infrastruttura costituisce un elemento in grado di elevare il livello di sicurezza offerto (livelli di servizio più elevati) e al miglioramento della sicurezza stradale in ambiti critici contribuirà anche la nuova geometria delle corsie di immissione e diversione, caratterizzate da sviluppi maggiori rispetto alle attuali. Sono da considerarsi anche le varianti planimetriche per adeguarne le caratteristiche agli standard progettuali del DM 5/11/2001.

Inoltre è previsto l'impiego di pavimentazioni drenanti, che, soprattutto in curva, grazie a pendenze trasversali più elevate (a parità di raggio, rispetto a quelle esistenti) e all'inserimento di curve a raggio variabile (raccordi clotoidici) permetterà un più elevato livello di sicurezza con riferimento alla stabilità dei veicoli, soprattutto in condizioni di precipitazioni.

Considerando il trend di riduzione dell'incidentalità, anche per effetto del Decreto Legge del 27/06/2003, n. 151, con riduzione del tasso di incidentalità (TIG) del 6% , è ipotizzabile un tasso di incidentalità atteso non superiore a 42 incidenti per 100 milioni di veicoli per chilometro riportando il valore sotto la media;

le alternative di progetto:

- la scelta di potenziamento si è basata sui seguenti criteri:
 1. utilizzare quanto più possibile la sede stradale e le opere d'arte esistenti, al fine di ridurre l'impatto ambientale ed economico degli interventi, dal momento che si tratta di un progetto di ampliamento di una infrastruttura esistente;
 2. minimizzare l'impatto dell'ampliamento alla 3a corsia con il sistema antropico attraversato e quindi con la viabilità e con gli insediamenti abitativi ed industriali preesistenti;
 3. evitare problemi di instabilità legati alle caratteristiche geotecniche ed alle problematiche geomorfologiche del territorio attraversato, cercando di salvaguardare quanto più possibile le opere di consolidamento esistenti nei tratti a mezza costa ed in trincea;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

4. prevedere un' esecuzione per fasi dei lavori che garantisca l'esercizio dell'infrastruttura durante i lavori, con una sezione stradale caratterizzata da un numero minimo di due corsie per senso di marcia;

- non sono state prese in esame alternative di corridoio o di tracciato;
- la soluzione adottata è da considerarsi, quindi, la più idonea in termini di minimizzazione dell'occupazione di spazi e di innesco di potenziali interferenze ambientali e territoriali;

le ulteriori ottimizzazioni progettuali:

- nel corso dell'istruttoria sono state apportate soluzioni di miglioramento dell'inserimento dell'opera nel territorio mediante:
 - la modifica/eliminazione di 6 dei 22 cavalcavia presenti;
 - la riduzione dell'ingombro di rilevati/trincee di notevole entità mediante l'introduzione di opere di sostegno, anche con soluzioni a minor impatto ambientale, per i tratti:
 - galleria artificiale Scacciano futura S.S. 16;
 - dal km 129+000 al km 129+200;
 - dal km 129+400 al km 129+700;
 - dal km 129+900 al km 130+300;
 - dal km 137+700 al km 137+900;
 - dal km 145+100 al km 145+375;
- le ottimizzazioni del progetto apportate durante l'iter istruttorio sono significative e hanno determinato un consistente miglioramento dell'inserimento dell'opera nel territorio. Infatti sono stati eliminati alcuni sovrappassi che rendevano particolarmente onerosa la nuova presenza sul territorio sia per quanto riguarda l'occupazione di suolo che per gli aspetti paesaggistici e, in alcuni casi, è stato inoltre possibile allineare i cavalcavia all'asse esistente senza modificare il percorso viario, ovvero il segno sul territorio, né determinare l'aumento di aree intercluse;

in merito alla cantierizzazione e alla fase di costruzione:

- le aree individuate hanno consentito di mantenere contigui i campi logistici e i cantieri operativi:
 - al km 123+800 a lato della carreggiata nord sono localizzati sia un campo base, di 10.500 m², che un cantiere operativo, di 28.000 m²;
 - al km 136+400 sono localizzati in carreggiata sud il campo base logistico, di 10.000 mq e il cantiere di 20.000 m²;
- oltre ai campi e cantieri sede di attrezzature fisse sono previste due aree tecniche, entrambe localizzate sulla impronta delle varianti, una per la galleria artificiale Covignano e una per la galleria artificiale ANAS Scacciano; entrambe in corrispondenza dei portali Nord;
- in termini operativi le fasi previste per l'allargamento in rilevato sono le seguenti:
 - asportazione e deposito sull'area compresa fra il piede del rilevato in allargamento e la recinzione del terreno vegetale per 20 cm (piano di posa rilevato);
 - asportazione (ove necessario) di un ulteriore strato dello spessore di 40 cm circa e accumulo del materiale a lato dello scavo;

- trattamento a calce in situ di un secondo strato dello spessore massimo di 40 cm per mezzo di spandicalce e Pulvimixer, senza asportazione di materiale;
- sistemazione del materiale accumulato a lato scavo (spess.40 cm) e trattamento a calce dello stesso;
- transito sulla pista predisposta per gradonatura dei rilevati esistenti;
- formazione del rilevato in allargamento;
- per i viadotti lo schema di lavori prevede attività, tutte eseguibili da piste di cantiere realizzate in una fascia di 15.00 metri dal filo esterno del manufatto, oppure dall'impalcato; la base dei viadotti è sempre raggiungibile per mezzo di viabilità locale che non richiede particolari adeguamenti;
- la durata prevista per i lavori è di 33 mesi e che per quanto riguarda gli allargamenti in sede il proponente ritiene che i lavori possano essere eseguiti utilizzando come pista l'impronta dell'allargamento stesso, previa bonifica del piano di posa con trattamento a calce;
- al termine dei lavori le aree di cantiere saranno riportate allo stato originario mediante ripristino dello strato di terreno vegetale accumulato separatamente in fase di scotico superficiale dei terreni;

in merito al bilancio dei materiali:

- dal bilancio scavi-riporti risulterebbe necessario un quantitativo di circa 364.258 m³ di materiale da approvvigionare da cava, mentre non sarebbero necessari depositi permanenti; tuttavia, in base al programma lavori parte del materiale disponibile, in particolare quello derivante dall'allargamento dell'esistente galleria Scacciano, non è disponibile in tempo utile per la realizzazione dei rilevati e pertanto sono previsti approvvigionamento da cava per m³ 432.000, deposito definitivo per m³ 105.000 e deposito provvisorio per m³ 110.000;
- per quanto riguarda le pavimentazioni, il cui materiale inerte deve necessariamente provenire da cava di prestito, trattandosi di pietrischi qualificati, i quantitativi previsti sono circa 363.800m³, ai quali si aggiungono circa 379.800 m³ per i calcestruzzi;
- al fine di coprire tale fabbisogno di terre per i rilevati, la logica seguita è stata quella di selezionare tra le cave già in esercizio ed autorizzate, e la cui capacità residua fosse tale da assicurare tale modesto quantitativo occorrente, quella più prossima all'asse autostradale. Tale ricerca ha condotto all'individuazione nella cava di Borghi, posta a circa 20 km dallo svincolo di Rimini Nord, quella area estrattiva dotata dei requisiti richiesti. La capacità di detta cava è difatti data da un quantitativo autorizzato pari a 500.000 m³/anno che, considerato per il periodo dei 38 mesi necessari alla costruzione della terza corsia autostradale, corrisponde ad una potenzialità di 1,5 milioni di metri cubi;
- tutti i materiali per quanto possibile vengono movimentati facendo uso dell' Autostrada, delle piste e della viabilità locale;
- per i materiali da cava saranno impegnate le viabilità di collegamento tra la cava ed il più vicino svincolo Autostradale: per la cava di Borghi si utilizzerà la S.P. Borghi – Santarcangelo (per ca 20 km) dallo svincolo A14 di Rimini Nord;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- la tipologia di intervento e le modalità che il progettista ha adottato consentono di ridurre al minimo le interferenze ambientali sia per la possibilità di lavorare all'interno dell'area di espansione sia per la scelta di utilizzare principalmente la sede autostradale per lo spostamento dei mezzi di cantiere. Rimangono le possibili interferenze sulla viabilità di adduzione dei materiali da costruzione per le quali la verifica condotta mette in evidenza una non sostanziale incidenza sui livelli di servizio pur se dovranno essere rispettate alcune attenzioni e prescrizioni con particolare riferimento alle possibili interferenze con i ricettori posti lungo il sedime autostradale che saranno soggetti ad impatti transitori relativi alle diverse componenti ambientali;
- ai sensi della L. 443/2001 e del D.M. 471/99, sono previsti per le gallerie campionamenti e relativa caratterizzazione del materiale nelle immediate vicinanze dell'imbocco secondo uno specifico schema che prevede, con cadenza settimanale, ogni deposito provvisorio configurato con tre distinte zone ognuna delle quali idonea per l'allocazione di circa 800 m² corrispondente a 6 giorni lavorativi, che consente di individuare le caratteristiche del materiale scavato rispetto al quale occorre comunque conoscere l'intero ciclo lavorativo (rintracciabilità) e la destinazione finale;
- i transiti sono calcolati per 10 m³ a viaggio e questo permette di tenere conto del rigonfiamento (stimato pari al 35% circa); i mezzi effettivamente impiegati saranno sia autocarri a tre assi (circa 10 m³) che articolati (18÷20 m³): ipotizzando ½ tre assi e ½ articolati la portata media è di 14÷15 m³ di materiale sciolto, corrispondenti a 10 m³ in banco. I transiti orari massimi bidirezionali – in termini di veicoli equivalenti - attesi sull'itinerario sono di 137 veicoli/h per rilevati, 97 veicoli/h per inerti destinati a pavimentazioni, 36 veicoli/h per cls.

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- la Regione Emilia Romagna ha elaborato una proposta di zonizzazione del territorio regionale, nell'ambito dell' "Aggiornamento e modifica delle Linee di indirizzo per l'espletamento delle funzioni degli Enti locali in materia di inquinamento Atmosferico". Con la LR 3/99 ha individuato il quadro delle competenze trasferendo alle Province la validazione della proposta di zonizzazione e la redazione vera e propria dei piani di risanamento e mantenimento di cui alla DLgs 351/99 e succ;
- la Provincia di Rimini con Delibera DGP77/05 ha approvato la nuova zonizzazione del territorio conservando l'articolazione in due tipologie di zone, denominate A e B, e negli agglomerati, individuati come porzione di zona A. Al contrario, non è ancora ultimata la redazione del piano;
- in base agli elementi di pianificazione provinciale attualmente disponibili e in attesa di specifici strumenti attuativi delle vigenti disposizioni di legge, tutto l'intervento di ampliamento alla terza corsia dell'A14 rientra negli ambiti definiti come zone A ed agglomerati con riferimento alle intere estensioni dei territori comunali attraversati;
- confrontandosi con tali situazioni, le simulazioni effettuate per la valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria nella fase post operam, nonostante l'incremento dei flussi di traffico previsti, indicano una situazione di sostanziale rispetto dei limiti vigenti per tutti i principali inquinanti;

- la Regione Emilia Romagna, pur evidenziando delle criticità per lo stato della qualità dell'aria ad oggi, ha espresso parere positivo al progetto, prescrivendo interventi di attenuazione e monitoraggio;

la componente atmosfera:

- in base ai dati ottenuti dai monitoraggi effettuati, si evidenzia in generale il rispetto dei limiti di legge imposti dal DM 60/02 per tutti gli inquinanti monitorati, fatta eccezione per quanto rilevato nella postazione ATM.001 per il PM10, i cui valori medi giornalieri sono risultati superiori ai limiti normativi. A tale riguardo si sottolinea che la posizione della postazione di misura, trovandosi compresa tra il tracciato della autostrada e quello della S.S. 16, è esposta alle emissioni prodotte dai due citati assi viari i quali, in ragione delle particolari condizioni meteorologiche che si sono verificate nel corso del periodo di misura, possono essere alla origine di tali valori. A conforto di questa interpretazione si evidenzia come in altre postazioni di misura prossime al tracciato autostradale, quali ad esempio la ATM.002 (progr. 128 circa), siano stati rilevati valori di PM10 assai più contenuti (Valore giornaliero massimo: 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$);

la metodologia per la valutazione degli impatti ha previsto:

1. l'individuazione delle sostanze inquinanti rispetto alle quali condurre lo studio e dei corrispondenti valori limite, attraverso l'esame della normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente;
2. la caratterizzazione meteorologica del sito, con particolare riferimento ai parametri principali responsabili della diffusione degli inquinanti;
3. la caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria, sia mediante misure sperimentali sia attraverso le serie storiche dei dati ricavati dalla rete di monitoraggio gestita dagli enti locali;
4. la definizione dei dati di input caratteristici per lo studio modellistico degli scenari di esercizio:
 - l'individuazione dello scenario futuro, assunto all'anno 2020 in considerazione della proiezione temporale dei limiti normativi, il cui orizzonte ultimo è fissato all'anno 2010, e della crescente riduzione del contributo emissivo degli autoveicoli, derivante dalla progressiva sostituzione di quella quota parte del parco veicolare maggiormente inquinante (vita media autoveicolo circa 15 anni) e dalla concomitante evoluzione tecnologica di quelli di nuova generazione;
 - l'individuazione dei valori di fondo relativi allo scenario attuale (2004) ed a quello futuro (2020), attraverso il riconoscimento di ambiti territoriali omogenei per condizioni di qualità dell'aria e caratteristiche territoriali/tipologie di sorgenti emmissive.
L'individuazione dei tratti omogenei è assunta come strumento mediante il quale operare una correlazione tra i dati derivanti da fonte bibliografica e dai monitoraggi effettuati tra loro significativamente eterogenei per localizzazione e, conseguentemente, per tipologia di sorgenti rilevate.
La stima dei valori di fondo relativi allo scenario di progetto è ottenuta considerando una riduzione del 25%, dovuto al minor contributo inquinante che nel 2020 determineranno tutte le altre sorgenti inquinanti;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- la stima dei fattori di emissioni del parco circolante, articolato secondo le statistiche ACI nazionali, attraverso il software COPERT III, che calcola i fattori di emissione in g/Km delle singole sostanze per veicoli leggeri e pesanti. La composizione del parco circolante è stata ipotizzata per lo stato attuale rispondente a quella indicata dall'ACI nel 2003, mentre per lo scenario dal 2020, in considerazione del rinnovamento del parco auto circolante e della conseguente introduzione di veicoli a più basso contributo emissivo (Euro II, III e IV), è stata cautelativamente operata una riduzione del 15% dei valori stimati nello scenario attuale;
5. la simulazione della dispersione degli inquinanti con il modello CALINE4, è stata condotta con riferimento ai seguenti dati di input ed impostazioni:
- lo scenario attuale (flussi di traffico 2004 e fattori emissivi 2003) e scenario di progetto (flussi di traffico e fattori emissivi all'anno 2020);
 - le sorgenti ed inquinanti prodotti con riferimento al Biossido di Azoto (NO₂ condizioni medie annue), alle Polveri sottili (PM₁₀ condizioni giornaliere estive e medie annue) ed al Monossido di Carbonio (CO condizioni medie sulle otto ore estive), con riferimento ai flussi di traffico bidirezionale nello scenario neutro, per il PM₁₀ media annua ed NO₂, e nello scenario estivo per il PM₁₀ media giornaliera e CO;
 - la direzione del vento ottenuta considerando i tre venti prevalenti desunti dalla analisi meteorologica, considerati in funzione della loro distribuzione percentuale;
 - i ricettori compresi entro una fascia di 250 m per lato, a partire dal ciglio autostradale (circa 1.500 ricettori).
- nelle simulazioni condotte nei successivi chiarimenti le impostazioni generali ed i dati di input sono stati così modificati:
- lo scenario attuale e scenario di progetto, come definiti nello Studio di impatto ambientale, unitamente ad un ulteriore scenario, ipotizzato in analogia alla modalità operativa assunta a seguito delle indicazioni espresse durante l'iter istruttorio. Tale scenario, atto a rappresentare una eventualità cautelativa e che, risultando poco realistica, è stata più oltre definita "fittizia", è riferito all'orizzonte temporale 2010 e si fonda sulla assenza del rinnovo del parco veicolare. Conseguentemente, in detto scenario i fattori di emissione sono quelli derivanti dal parco veicolare indicato dall'ACI per l'anno 2003, mentre l'entità del traffico ed il limiti normativi di riferimento sono quelli rispettivamente quelli stimati nello studio trasportistico per l'orizzonte temporale del 2010 e fissati dal DM 60/02 a detto orizzonte temporale;
 - i fattori di emissione allo scenario 2020 calcolati ipotizzando che il parco circolante, a seguito del suo rinnovo, sia composto solo da mezzi delle categorie Euro II, III e IV.
 - gli inquinanti simulati PM₁₀ ed NO₂ con riferimento a condizioni giornaliere medie nel periodo estivo e nei restanti mesi, ed a quelle medie annue calcolate considerando l'incidenza del traffico desunto dagli studi trasportistici, secondo il seguente rapporto: 0,25 x traffico estivo + 0,75 x traffico di morbida;

- la direzione del vento ottenuta considerando 16 direzioni del vento (settori di ampiezza pari a 22° 50' dal Nord), in modo da ricostruire, per ogni punto di calcolo individuato, una corrispondente rosa delle concentrazioni; tali concentrazioni sono state poi mediate in funzione della percentuale di persistenza annuale delle condizioni meteorologiche monitorate dalle centraline fisse esistenti. In tal modo infatti è possibile effettuare un confronto diretto tra i risultati delle simulazioni e le condizioni meteorologiche annuali e quindi valutare il rispetto dei limiti normativi in funzione di situazioni a contorno più realistiche;
 - i ricettori selezionati tra quelli già indagati nello SIA e ritenuti particolarmente significativi (circa 30);
6. il confronto dei risultati delle simulazioni (livelli di concentrazione degli inquinanti nell'atmosfera) con i limiti della normativa e conseguente individuazione di eventuali situazioni critiche;
7. le analisi degli esiti ambientali della fase di cantierizzazione, attraverso la stima delle concentrazioni degli inquinanti prodotti dalle attività svolte nei cantieri fissi ed in quelli mobili, con particolare riguardo per le polveri sottili, mediante il modello di simulazione ISC3;

per la determinazione del fondo ambientale:

- sono stati utilizzati i dati rilevati dalle centraline fisse di monitoraggio della qualità dell'aria e quelli misurati dalle campagne di misura svolte per la predisposizione dello Studio di impatto ambientale nell'autunno 2004. È stata, quindi, eseguita una verifica incrociata dei dati disponibili, considerando anche l'articolazione del contesto territoriale di area vasta in ambiti territoriali omogenei per tipologie di sorgenti. Nelle operazioni di stima si è comunque fatto maggiore riferimento ai dati misurati dalle campagne di misura, e tra queste, alle postazioni localizzate tra 30 e 100 metri di distanza dal ciglio autostradale.
- in particolare l'intero tratto in studio è stato suddiviso nei segmenti omogenei dal punto di vista della qualità dell'aria, sulla base dell'analisi delle destinazioni d'uso dei suoli;
- per ognuna delle 3 tipologie di area è stato individuato un livello caratteristico degli inquinanti indagati e, sottraendo un contributo autostradale medio si è individuato il livello di fondo ridotto del 25% per lo scenario futuro;

per gli scenari post operam:

- si è ritenuto opportuno far riferimento principalmente alle analisi presentate nelle integrazioni e riferite al PM10 ed agli NO2; inoltre la simulazione relativa allo scenario del 2010 (definita precedentemente "fittizia") che ha considerato la sorgente incrementata, i fattori di emissioni attuali ed i limiti futuri, mette in evidenza la contraddizione di uno scenario che non potrà essere perseguito se non si introducono miglioramenti negli scenari emissivi. La simulazione è stata comunque considerata in quanto permette di comprendere la sensitività del fenomeno in studio;
- per quanto riguarda il PM10 e segnatamente per lo scenario attuale, i valori di concentrazione derivanti dalle simulazioni condotte, tutti inferiori ai limiti imposti dal DM. 60/02, risultano sostanzialmente coerenti con le misure eseguite nel corso della campagna condotta nell'Ottobre del 2004.





*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Nello scenario di progetto i valori tendono complessivamente a ridursi e per l'anno 2020 è ipotizzata una condizione di emissione che risulterebbe in grado di rispettare i limiti previsti ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Per quanto riguarda lo scenario "fittizio" del 2010 (assenza di modifica del parco veicolare) i risultati delle simulazioni mettono in evidenza, solo per poche sezioni, valori sopra al limite futuro e quindi, pur nell'evidenza di un contrasto imposto dalle scelte di input (sorgente incrementata ed emissioni attuali - limiti futuri), la situazione non appare particolarmente critica. Ciononostante si ritiene necessario che l'ipotesi di progetto sia integrata, prevedendo idonee azioni di contenimento e/o confinamento del fenomeno dell'inquinamento atmosferico generato dalla sorgente autostradale, sia per una congrua rispondenza alle aspettative future (limiti normativi più restrittivi), sia perché le elaborazioni attuali si basano su una conoscenza delle condizioni della qualità dell'aria che dovrà essere ulteriormente caratterizzata (sia dal proponente ma soprattutto dagli enti preposti) e sull'uso di ipotesi di base e di modelli di simulazione che risultano per definizione affetti dal rischio di sovra-sottostime.

A tal riguardo si ritiene che relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare dal redigendo Piano di risanamento della qualità dell'aria della Provincia di Rimini, ai sensi del DM n. 60/2002, del D.Lgs n. 351/1999 e della LR 3/99, dovrà essere definita una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata ed approvata dalla Regione. Inoltre è necessario che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale, mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo. La metodologia che il proponente individuerà dovrà essere concordata, sia in merito ai parametri che ai metodi, con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

- per quanto riguarda gli ossidi di azoto è stata utilizzata una metodologia di calcolo che ha portato alla determinazione della media annua, implementando l'opzione di calcolo specifica per il biossido di azoto disponibile nel modello CALINE4, che utilizza come dati di input le emissioni autostradali e i livelli di fondo di NO, NO₂ e ozono. Ipotesi alternative di calcolo sono state considerate con riferimento a:
 - metodo "proporzionale", in ragione del quale NO₂ è ottenuto mediante la applicazione di un fattore costante di trasformazione derivante dal rapporto NO₂/NO_x desunto dai dati disponibili e che in funzione delle osservazioni è pari a circa il 45%. Infatti si è riscontrato che tale rapporto NO₂/NO_x in diverse misure eseguite assume i seguenti valori:
 - ✓ centralina per il monitoraggio della tratta autostradale a Firenze Casellina: 40%;
 - ✓ misure Autostrade per SIA A14 (ottobre-dicembre 2004): 48%;
 - ✓ centraline rete ARPAM (Ancona, Pesaro e Macerata): 45%;
 - metodo "Derwent e Middleton" (Derwent, R.G. and Middleton D.R., 1996. An Empirical Function for the Ratio NO₂:NO_x. Clean Air 26, No. ¾, National Society for Clean Air, Brighton) che fa riferimento ad una metodologia per la stima dell'incidenza di NO₂ su NO_x in base a numerose misure effettuate nell'area londinese e applicata a vari studi (validati)

sulla qualità dell'aria in Inghilterra basata su un'espressione che permette un approccio "proporzionale", considerando l'evidenza sperimentale che in presenza di alte concentrazioni di NO_x, l'incidenza di NO₂ è inferiore mentre a basse concentrazioni di NO_x l'incidenza di NO₂ è superiore;

- metodo "Air Quality Consultant" (2002) che propone un ulteriore metodo di stima ex-post della concentrazione media di NO₂ a partire dai valori simulati di NO_x. La differenza principale del metodo rispetto a quello di Derwent e Middleton è che introduce la dipendenza di NO₂ dalle concentrazioni di fondo di NO_x;
- la metodologia applicata, anche se introduce delle approssimazioni, è apparsa la più completa per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto. Infatti, il modello applicato permette di simulare le reazioni chimiche di trasformazione che coinvolgono ozono e ossidi di azoto, pure se in modo semplificato; infatti i risultati tengono conto delle concentrazioni di fondo di ozono e ossidi di azoto e della distanza del punto di simulazione dalla sorgente. Si introducono delle limitazioni sui valori bassi delle concentrazioni che risultano comunque sovrastimati e quindi si considerano come ipotesi cautelative.

I metodi ex-post sono stati ritenuti meno idonei in quanto determinano la media annua di NO₂ a partire dai risultati degli NO_x e si basano solamente su approcci statistici e non considerano la chimica di reazione relativa agli NO_x stessi.

In termini di risultati, le elaborazioni condotte dal proponente hanno evidenziato il rispetto dei limiti normativi al 2004. Nello scenario di progetto (2020) si registra una generale riduzione delle concentrazioni simulate, che rispettano sempre il limite annuo pari a 40 µg/m³. Per quanto riguarda la stima nello scenario fittizio (2010 con sorgente incrementata ed emissioni attuali - limiti futuri), si rilevano alcuni punti di calcolo con valori prossimi, seppur inferiori, al limite.

Pur considerando che la stima eseguita al 2010 parte da un valore di emissione cautelativo, in quanto si è considerato immutata rispetto al 2003 la composizione del parco circolante (non sono state introdotte i miglioramenti dovuti all'aumentare della presenza di veicoli maggiormente rispondenti alle indicazioni di tutela introdotte dalla normativa - es. veicoli Euro 4), si rende opportuno associare all'esercizio dell'intervento un idoneo sistema di monitoraggio e controllo. Ciò per dare riscontro alle ipotesi formulate ed eventualmente consentire agli enti preposti di far prevedere l'inserimento di idonei interventi di contenimento delle eventuali situazioni di criticità, così come già esplicitato in riferimento al PM10.

- l'occasione dell'inserimento del nuovo intervento nel territorio può essere assunta per introdurre una idonea compensazione ai fini della riduzione di gas serra per il quale, da dati generali, si desume che il settore trasporti contribuisca per una percentuale intorno al 20%;

in relazione alla qualità dell'aria nella fase di costruzione:

- le stime effettuate con il modello gaussiano di dispersione da sorgente lineare CALINE 4 hanno evidenziato come il transito dei mezzi pesanti sulle viabilità di cantiere sia tale da non compromettere il rispetto dei limiti di legge previsti dal DM 60/02 per tutti i parametri inquinanti considerati. In riferimento alle emissioni di polveri non direttamente legate al processo di combustione dei mezzi pesanti, sono previsti:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non, entro 100 m da edifici o fabbricati;
- un lavaggio dei pneumatici di tutti i mezzi di cantiere in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali prima dell'inserimento sulla viabilità ordinaria;
- una bagnatura e copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;
- le stime effettuate con il modello gaussiano di dispersione da sorgente puntuale ISC-ST 3 dell'EPA in corrispondenza dei quattro cantieri operativi fissi previsti hanno evidenziato che, anche in condizioni cautelative, il contributo massimo in termini di concentrazioni di PM10 indotto dal funzionamento degli impianti fissi in corrispondenza dei ricettori potenzialmente più esposti, anche se non trascurabile, è tale da consentire il rispetto del limite di legge sulle 24 ore imposto dal DM 60/02;
- per quanto riguarda la dispersione delle polveri legate allo stoccaggio degli inerti su cumuli scoperti e soggetti a movimentazioni di carico e scarico, si prevede una costante bagnatura dei cumuli di materiale stoccati nelle aree di cantiere;
- si rende necessario un costante controllo durante la fase di costruzione della qualità dell'aria;

per quanto riguarda la componente rumore:

- è stata condotta una specifica caratterizzazione ante operam, per l'intera estesa Rimini-Pedaso, mediante misure sperimentali effettuate tra il 2003 ed il 2005 per un numero complessivo di 11 misure di 7 giorni, 50 misure di 24 ore e 32 misure spot di breve durata (10-15 minuti), dalle quali si evince che, in relazione ai limiti previsti dal D.P.R. 19/3/2004, n. 142:
 - i rilievi effettuati nelle immediate vicinanze della sede autostradale (fascia A, limiti di 70 dBA), evidenziano impatti che risultano superiori al limite normativo considerato per distanze dal bordo carreggiata inferiori ai 25÷30 metri. I rilievi effettuati a distanze superiori risultano mediamente inferiori, di circa 2÷5 dBA, al limite normativo considerato;
 - i rilievi effettuati nella fascia compresa tra i 100 e i 250 m di distanza dal ciglio autostradale evidenziano impatti sempre inferiori al limite normativo considerato (fascia B - 65 dBA); unica eccezione è l'edificio scolastico, in quanto viene raffrontato con i limiti diurni di classe I, ovvero i 50 dBA;
 - il rilievo in quota, effettuato ad una distanza superiore a 250 m dal ciglio autostradale, evidenzia un impatto che rientra nei limiti di classe III (zonizzazione acustica);
- per ciò che riguarda il limite notturno, le misure effettuate consentono di evidenziare quanto segue:
 - i rilievi effettuati nelle immediate vicinanze della sede autostradale (< 100 m), evidenziano impatti che risultano sempre superiori al limite normativo considerato (fascia A - 60 dBA);
 - i rilievi effettuati nella fascia compresa tra i 100 e i 250 m di distanza dal ciglio autostradale evidenziano impatti superiori al limite normativo considerato mediamente fino a distanza di circa 200 metri dal bordo carreggiata (fascia B - 55 dBA); unica eccezione è l'edificio scolastico, in quanto viene raffrontato con i limiti diurni di classe I, ovvero i 50 dBA;

- il rilievo in quota, effettuato ad una distanza superiori a 250 m dal ciglio autostradale, evidenzia un impatto che supera di 2 dBA i limiti notturni di classe III (zonizzazione acustica);
- dall'analisi dei risultati si evince che la sorgente autostradale, prevalentemente nelle immediate vicinanze, rappresenta una fonte di disturbo significativa in particolare nel periodo notturno. Valori comunque non trascurabili e potenzialmente fonte di disagio per la popolazione, in particolare per il periodo notturno, si registrano anche a distanze maggiori;
- le elaborazioni hanno individuato che rispetto ai 2454 edifici considerati, compresi 23 ricettori sensibili (scuole e strutture sanitarie), allo stato attuale presso 1433 ricettori sono superati i limiti del periodo notturno che risulta il più oneroso. L'entità quantitativa dei superamenti è riportata nella tabella seguente:

Totale ricettori	Ricettori con superamento	Classi di superamento (dBA)				
		0 < Delta ≤ 2,5	2,5 < Delta ≤ 5	5 < Delta ≤ 7,5	7,5 < Delta ≤ 10	Delta > 10
2454	1433	704	500	149	60	20

- dal raffronto con lo stato di fatto (esercizio 2004), si evidenzia come l'avvicinamento della linea di emissione al ricettore e il fatto che già, al momento, è presente l'asfalto fonoassorbente e il previsto incremento del traffico, determinano un peggioramento delle prestazioni acustiche dell'autostrada A14, nel tratto in esame. Il numero di edifici per cui si registra il superamento dei limiti notturni infatti è pari a 1851;
- si è reso necessario inserire opere di mitigazione ed in particolare per pervenire a risultati di attenuazione coerenti con gli auspici posti, il proponente ha previsto interventi diretti sull'infrastruttura ed interventi diretti sui ricettori. Sono stati assunti i seguenti interventi:
 - adozione di pavimentazione fonoassorbente su tutto il tratto (comunque già presente allo stato attuale);
 - messa in opera di 23.470 metri lineari complessivi di barriere antirumore (circa il 40% dello sviluppo complessivo delle due carreggiate) corrispondenti ad una superficie di 114.595 m²;
 - impiego di infissi ad elevato isolamento acustico per un totale di 349 ricettori;
- gli interventi diretti sono stati previsti in virtù di quanto indicato dall'art. 6, comma 2 del DPR 30 marzo 2004, n. 142 che prevede nei casi in cui valori limite per le infrastrutture stradali non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzia l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori;
- le mitigazioni proposte hanno consentito di ridurre il numero di ricettori con superamento in facciata dei limiti normativi come evidenziato nella tabella seguente riferita ad un totale di 2474 ricettori (piani degli edifici) ed espressa in Leq (dBA):
- le azioni di bonifica hanno portato alla riduzione di 661 ricettori, pari al 53% dei ricettori che attualmente presentano un superamento del limite normativo in facciata;



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- è stato verificato che per tutti i 772 bersagli sono stati ipotizzati come rispettati i limiti interni negli edifici ed in particolare per 349 mediante la sostituzione degli infissi per aumentare la prestazione d'isolamento mentre per i restanti 423 non è previsto nessun intervento in quanto gli infissi esistenti sono ritenuti già in grado di rispettare gli abbattimenti necessari per far sì che all'interno dei fabbricati siano presenti valori di rumore ammissibili;
- per le verifiche sui ricettori fuori delle fasce di pertinenza autostradale per la verifica del livello di impatto acustico nelle aree fuori dalle fasce di pertinenza acustica sono stati simulati ulteriori 153 ricettori posti nei principali centri abitati limitrofi all'autostrada A14 nei comuni di Rimini e Misano Adriatico. Entrambi questi comuni sono dotati di zonizzazione acustica comunale;
- nel caso di presenza di superamenti dei livelli di zona è stato comunque verificato il rispetto del limite interno notturno (pari a 40 dB), pertanto non sono previsti interventi diretti;
- risulta particolarmente significativo, rispetto allo stato attuale, il miglioramento delle condizioni di esposizione dei cittadini residenti nella fascia di rispetto dell'autostrada sicuramente per il rispetto dei limiti interni, e che tale miglioramento risponde all'adeguamento delle prestazioni acustiche dell'autostrada conseguente all'entrata in vigore di una specifica normativa di tutela dall'inquinamento acustico;
- è stata eseguita un'applicazione della norma corretta ma limitando gli interventi sull'infrastruttura e lasciando una quota parte di ricettori o meglio piani di edifici con impatti diretti, rispetto ai quali sono verificati i soli limiti interni. Tale ultima verifica è eseguita in modo tipologico senza un controllo progettuale né strumentale in campo;
- si ritiene in linea di principio non particolarmente soddisfacente la presenza di un impatto residuo (per il 50% dei ricettori) in corrispondenza della facciata degli edifici in quanto ciò è in contrasto con il perseguimento di un "comfort" ambientale minimo che è alla base della compatibilità ambientale degli interventi (si veda al riguardo anche le considerazioni sulla componente salute pubblica), non permettendo, ad esempio, alla popolazione di fruire idoneamente delle aree esterne dei propri edifici (balconi, aree di pertinenza, aree agricole, ecc) nonché di rendere sufficientemente areati gli ambienti. Si rende pertanto necessario che siano trovate soluzioni atte a ridurre al massimo tali situazioni (necessariamente per i superamenti con $Leq > 3$ dBA in facciata) e comunque che sia garantita la climatizzazione degli ambienti;
- le simulazioni per le previsioni dell'inquinamento acustico sono state eseguite assumendo come input i valori di traffico nello scenario futuro stimati per il periodo neutro (da settembre a maggio) e quindi con esclusione del periodo di maggior carico presente sulla rete autostradale. Si osserva che nello scenario progettuale 2030 in termini di TGM tra periodo estivo e periodo neutro si registrano incrementi variabili, compresi tra +11.6% del tratto P.to S. Giorgio-Pedaso al +34.7% del tratto Ancona Nord-Ancona Ovest; in media la variazione è +22.6% (per i mezzi leggeri è +25.2% e per i mezzi pesanti +15.7%);
- se si considera, inoltre, che il rumore è un fenomeno logaritmico nel rapporto tra potenza emessa e livello sonoro recepito, ad un incremento della potenza sonora del 10% corrisponde un incremento di rumore percepito di 0,4 dB(A), un incremento del 20% della potenza sonora da

luogo ad un incremento di 0,8 dB(A) e ad un incremento della potenza del 30% corrisponde ad un incremento di rumore di 1,1 dB(A);

- l'aver considerato come input del modello di simulazione per il calcolo dell'inquinamento acustico post operam il traffico del periodo neutro porta ad una sottostima di 0,5-1 dB(A) con conseguente sottodimensionamento degli interventi di simulazione;
- la ripartizione del traffico nell'arco della settimana vede valori dei flussi del giorno feriale più alti di quelli festivi (es media feriale di 6,500 veicoli contro un valore di 5,100 veicoli per il sabato e 3,800 veicoli per la domenica) e che i flussi notturni durante la settimana sono più alti di quelli festivi e, principalmente, durante la settimana si ha maggiore transito di mezzi pesanti che incidono notevolmente sull'inquinamento acustico;
- è più idoneo il calcolo dell'inquinamento acustico assumendo come riferimento i valori dei giorni feriali e non di quelli festivi, rimane da considerare il possibile aumento dovuto al periodo estivo. A tal riguardo fermo restando che valori di +/- 1 dB(A) sono abbondantemente all'interno dei margini di approssimazione dei processi di calcolo eseguiti con modelli di simulazione, ma che tale incertezza ha entrambi i segni e quindi potrebbe portare ad una sottostima del doppio (2dB), si ritiene opportuno che in sede di progettazione esecutiva il proponente esegua una verifica complessiva del progetto di schermatura acustica assumendo come input il traffico più oneroso;
- è stato eseguito uno studio per individuare le possibili tipologie di barriere antirumore da adottare, comprendenti dettagli di parti elementari e soluzioni dei punti di discontinuità. E' stato proposto di adottare una tipologia costituita da montanti verticali cilindrici in acciaio, con pannelli fonoassorbenti in lamiera o trasparenti, e di realizzare, inoltre, un disassamento di tale schermo acustico rispetto al sottostante supporto murario, a parete inclinata. Tale accorgimento mira a differenziare la giacitura dei piani di appartenenza dei due diversi elementi, al fine di aumentarne il contrasto percettivo. Inoltre i paramenti dei muri saranno modulati con un disegno realizzato con matrici di gomma applicate internamente ai casseri fissando un criterio che governa tutte le principali situazioni di discontinuità, (pendenze stradali sensibili, raccordi altimetrici accentuati, ecc.), riuscendo a trasformare le scalettature degli schermi acustici e dei muri in un vantaggio estetico. L'approfondimento condotto permette di equilibrare la percezione complessiva dell'intero corpo autostradale, in associazione con gli interventi naturalistici (terrapieni e fasce alberate o vegetate) previsti negli interventi di mitigazione ambientale;
- il lavoro svolto in termini di ottimizzazione dell'inserimento ambientale degli schermi acustici è riferito solamente ad alcune situazioni e non appare tarato alle singole realtà territoriali attraversate. Pertanto in sede di progetto esecutivo dovrà essere elaborato un approfondimento finalizzato alla verifica della possibilità di applicazione dei tipologici elaborati alla realtà specifica dei contesti in cui andranno inseriti e tale da prendere in esame, in modo più dettagliato, i punti singolari quali, ad esempio, i tratti di inizio delle barriere, la presenza delle piazzole di sosta, le spalle dei viadotti, le uscite di sicurezza, le variazioni altimetriche degli schermi, ecc. Gli approfondimenti dovranno introdurre anche degli elementi di maggiore valenza architettonica al fine di ridurre l'omogeneità percettiva derivante dall'applicazione di una sola modalità costruttiva (uso di terrapieni, muri verdi, ecc);



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- la tipologia di opera in progetto prevede l'esercizio di flussi veicolari leggeri e pesanti gommati e in relazione ai dati consolidati da letteratura e dai rilievi sperimentali eseguiti in alcuni punti rappresentativi del tracciato nella fase ante operam, è possibile affermare che l'impatto da vibrazioni determinato dall'esercizio dell'Autostrada A14 ampliata alla 3° corsia sarà nullo o trascurabile, in quanto gli effetti di propagazione delle vibrazioni, misurabili dalle attuali strumentazioni di rilievo, saranno limitati a una distanza di pochi metri dal ciglio della sede stradale;
- la sperimentazione compiuta conferma che il fenomeno delle vibrazioni generate da infrastrutture autostradali è particolarmente contenuto e che è possibile ridurlo ulteriormente mediante un adeguato controllo della regolarità della pavimentazione. L'ampiezza delle vibrazioni è, infatti, influenzata dalla presenza di irregolarità discrete sulla pavimentazione, soprattutto lungo i viadotti; il miglioramento delle condizioni della superficie stradale costituisce il primo intervento da praticare al fine di evitare vibrazioni. Un corretto piano di manutenzione consentirà pertanto di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconessioni e/o irregolarità del manto stradale;

per quanto riguarda la componente salute pubblica:

- l'obiettivo dello studio è stato quello di verificare la compatibilità delle conseguenze dirette ed indirette delle opere e del loro esercizio con gli standards ed i criteri per la prevenzione dei rischi riguardanti la salute umana a breve, medio e lungo termine. Sono state considerate le cause di rischio associate ad una infrastruttura di trasporto stradale in termini di effetti diretti ed indiretti dell'inquinamento da traffico veicolare. Per gli inquinanti chimici (gas e particelle sospese) sono stati descritti i principali risultati di studi epidemiologici e tossicologici reperiti da fonti nazionali e internazionali precisando, quando note, le concentrazioni ed i rispettivi effetti a breve/lungo termine sulla salute umana. Per l'inquinamento acustico vengono descritti gli effetti di danno, "annoyance" e fastidio associati a varie intensità di pressione sonora del rumore;
- la realizzazione degli interventi di progetto comporterà un significativo miglioramento rispetto alla situazione attuale per quelle componenti che maggiormente influiscono sulla salute ed il benessere della popolazione, con particolare riguardo al rumore;

per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale:

- il territorio è attraversato da numerosi corsi d'acqua le cui aste principali si sviluppano ortogonalmente alle catene montuose appenniniche da cui si originano e sfociano nel mare Adriatico. Il tracciato interseca i seguenti corsi d'acqua principali: Fiume Marecchia – Torrente Ausa; Torrente Marano; Torrente Melo; Torrente Conca; Rio Ventena; Torrente Tavollo (in corrispondenza del confine di Regione).

In corrispondenza delle fasce pedecollinari, collina di Covignano (dal km 125+400 al km 125+900) e collina di S. Martino Monte l'Abate (dal km 129+000 al km 130+000), è prevista la realizzazione due varianti di tracciato. A meno delle zone in variante, gli interventi previsti sui corsi d'acqua consistono in allargamento delle sezioni dei manufatti di attraversamento in modo da ospitare la terza corsia di progetto;

- i riferimenti normativi presi in considerazione sono stati il Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Interregionale Marecchia – Conca (Approvazione Regione Marche DCR n. 139 del 14 Luglio 2004; Regione Emilia – Romagna DGR n°1073 del 6 Settembre 2004; Regione Toscana DCR n. 115 del 21 Settembre 2001) ed il Piano di Assetto Idrogeologico-Integrazioni Fasce ad alta vulnerabilità idrogeologica (Adozione DCI 21.03.2003 n. 7);
- per quanto concerne la valutazione sulla qualità delle acque, il riferimento normativo assunto è stato rappresentato dal Piano di Tutela delle Acque (Adozione DCR del 22.12.2004 n. 633);
- la qualità delle acque è stata indagata sulla base del Quadro Conoscitivo del Piano di Tutela delle Acque, nel quale sono raccolti gli esiti delle campagne di monitoraggio eseguite dal 2000 al 2002 dalla rete della Regione Emilia Romagna, nonché sulla base di campionamenti effettuati da ARPA Emilia Romagna nell'anno 2004. La metodologia di classificazione adottata dal Piano, conformemente a quanto prescritto dall'Allegato 1 al DLgs 152/99, si fonda sullo Stato Ecologico (SECA) e sullo Stato Ambientale (SACA). In base a tali dati, considerando esclusivamente le stazioni più prossime al tracciato della Autostrada A14, risulta: F. Marecchia: SECA Classe 3, SACA Sufficiente; T. Ausa: SECA Classe 4, SACA Scadente; T. Marano: SECA Classe 2; T. Conca: SECA Classe 3, SACA Sufficiente; R. Ventena: SECA Classe 5, SACA Pessimo; T. Tavollo: Classe 5;
- assunti come obiettivi il miglioramento dello stato attuale delle acque, il risanamento dei corpi idrici inquinati ed il perseguimento di usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, il Piano definisce inoltre lo stato di qualità (SACA) dei corsi d'acqua agli orizzonti 2008 e 2016: F. Marecchia: Sufficiente (2008); Buono (2016); T. Ausa: Scadente (2008); Sufficiente (2016); T. Conca: Sufficiente (2008); Buono (2016); R. Ventena: Scadente (2008); Sufficiente (2016);
- per la maggior parte del territorio la vulnerabilità idrogeologica è *medio-bassa* e solo in piccoli tratti la vulnerabilità è stata definita alta (in particolare nel tratto tra km 130 e km 131). Inoltre il PAI ha indicato a vulnerabilità elevata i tratti interessati dal Fiume Marecchia e Conca;
- nel caso di Bassa vulnerabilità del corpo idrico (legata a valutazioni qualitative delle acque e della morfologia del territorio) le condizioni locali fanno ritenere che la realizzazione di un sistema aperto, per questi tratti, che convogli le acque di piattaforma direttamente ai ricettori finali, abbia un margine di sicurezza adeguato;
- per il tratto in galleria è stato comunque inserito il presidio idraulico denominato sedimentatore/disoleatore, manufatto prefabbricato formato da due vasche interrato, una che sedimenta, l'altra che disolea, con pozzetto deviatore all'ingresso;
- il progetto ha definito le metodologie e i risultati, che hanno condotto alla delimitazione delle aree di esondazione dei corsi d'acqua principali e secondari. Queste aree sono state messe a confronto con la delimitazione, ove fosse disponibile, riportata nel Piano di assetto idrogeologico dell'autorità di bacino competente;
- le modalità di intervento adottate, in stretta aderenza alle strutture esistenti (allargamento in ombra delle opere d'arte) ovvero gli adeguamenti derivanti dall'applicazione delle verifiche idrauliche effettuate ed in considerazione delle indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione di settore (PAI), configurano interventi atti ad ottimizzare la preesistente struttura

AD



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

autostradale.

La piena compatibilità con l'assetto idraulico dovrà essere attuata e garantita in fase di progettazione esecutiva, di cantiere e di esercizio, recependo le eventuali indicazioni della competente Autorità di bacino;

- la vulnerabilità dell'ambiente idrico superficiale è stata valutata considerando le caratteristiche degli acquiferi sotterranei e la loro eventuale utilizzazione, la qualità delle acque superficiali di recapito, espressa attraverso gli indici IFF ed IBE, la presenza di zone di tutela ambientale (SIC e ZPS) e/o di habitat fluviali e ripariali di pregio ambientale ed ecosistemico;
- sono previsti interventi di riprofilatura d'alveo, da realizzarsi in gabbioni e materassi, sui corsi d'acqua principali (Torrente Marano, Rio Melo, Fiume Ventena e fiume Tavollo).

Per quanto riguarda il Fiume Marecchia, esso, in corrispondenza della sezione di attraversamento autostradale, presenta un ampio alveo di natura alluvionale, caratterizzato da un percorso di magra con ghiaie e sabbie, e da ampie zone golenali, ricoperte da vegetazione arbustiva ed arborea, comprese fra due argini artificiali in terra. La protezione adottata in questo caso per le pile, siano esse ubicate nell'alveo di magra o nelle golene, è una mantellata in massi di cava da realizzarsi nell'intorno del plinto di fondazione. Completa l'intervento il ripristino dell'argine artificiale in terra in corrispondenza del viadotto, ed una protezione dell'argine stesso in materassi metallici.

Sui corsi d'acqua secondari, sono previste deviazioni, per favorire l'imbocco dei manufatti di attraversamento; tali da non produrre significativi effetti idraulici sui deflussi di piena. Per essi i possibili fattori d'impatto saranno limitati al transito dei mezzi di cantiere ed ai movimenti terra; gli impatti sulla qualità delle acque superficiali sono attribuibili all'aumento della torbidità; nelle aree di cantiere sono previsti specifici presidi e schemi operativi per la gestione delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali (regimazione acque superficiali), dalle officine e dal lavaggio delle betoniere; i reflui civili saranno collettati a pubblica fognatura o trattati con fosse Imhoff;

- in fase di esercizio l'interferenza è dovuta all'afflusso degli scarichi delle acque di piattaforma, caratterizzati dalla presenza di sostanze in soluzione-sospensione quali olii, idrocarburi e sostanze solide rilasciate dall'usura dei pneumatici e degli impianti frenanti degli autoveicoli;

per i presidi idraulici:

- il sistema di drenaggio delle acque meteoriche di piattaforma è stato dimensionato sulla base della precipitazione di progetto, con gli obiettivi di:
 - limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità;
 - garantire margini di capacità per evitare rigurgiti delle canalizzazioni che possano dare luogo ad allagamenti localizzati;
 - garantire, ove necessario e/o richiesto, un sistema di trattamento delle acque prima dell'immissione nel ricettore finale.

I sistemi di drenaggio ipotizzati sono di tipo aperto, nel caso in cui il recapito avviene direttamente nei ricettori finali (deflusso in piattaforma convogliato in un adeguato sistema di raccolta e portato a punti di recapito noti), di tipo "misto", nel cui caso il recapito avviene

attraverso biofiltri, ossia attraverso fossi di guardia posti in fregio al corpo stradale rivestiti in modo da consentire un preventivo trattamento delle acque.

La determinazione della tipologia di sistema di drenaggio è avvenuta sulla scorta di una matrice di correlazione che rapporta detti sistemi a diversi parametri ambientali, quali la permeabilità dei terreni, la soggiacenza della falda, la direzione di deflusso, la qualità e l'uso delle acque, o la presenza di siti di importanza comunitaria o di zone di protezione speciale.

Sulla scorta di tale metodologia di lavoro, il SIA prevede l'adozione per quasi l'intera tratta di fossi inerbiti e fossi rivestiti per singoli tratti specifici. Inoltre, in corrispondenza dei viadotti prevede tubazioni a tenuta atte a convogliare le acque di piattaforma verso i fossi di guardia prima descritti;

- il tracciato interseca i corpi idrici relativi ai Fiumi-Torrenti: Marecchia, Ausa, Marano, Melo, Conca, Ventena e Tavollo e che il progetto prevede il posizionamento di fossi filtro in corrispondenza di tali attraversamenti e un sistema aperto per il restante tracciato;
- è condivisibile l'approccio metodologico adottato che tiene conto della specifica vulnerabilità dei sistemi acquiferi superficiali e sotterranei intercettati dal tracciato, mentre non appare condivisibile la modalità prevista dal progetto in corrispondenza degli attraversamenti fluviali, per cui si ritiene necessario inserire idonei trattamenti delle acque di piattaforma nel caso di vulnerabilità elevata e per gli attraversamenti fluviali.

Si ritiene quindi che per gli attraversamenti del Fiume Marecchia e dei Torrenti Ausa, Marano, Melo, Conca, Ventena e Tavollo dovranno essere inseriti sistemi di raccolta e trattamento delle acque di tipo chiuso, ponendo prima del recapito finale idonei sistemi di disoleazione e sedimentazione delle acque di piattaforma. Analogamente si dovrà provvedere per il tratto, indicato con alta vulnerabilità, dalla progressiva km 130 alla progressiva km 131;

per quanto riguarda l'ambiente idrico profondo:

- sulla base del quadro geologico dell'area, sono stati individuati cinque complessi idrogeologici, differenziabili sulla base delle loro caratteristiche idrodinamiche e di immagazzinamento (porosità, trasmissività ecc).

Il complesso dei depositi detritici (argillosi, sabbiosi e ghiaiosi), è caratterizzato da notevole eterogeneità litologica e da spessori limitati, che contengono falde a superficie libera di spessore, estensione ed importanza molto variabili con la geometria e la prevalente natura litologica del deposito.

Il complesso dei depositi alluvionali recenti e pleisto-olocenici di notevole eterogeneità litologica e spessori variabili, può contenere falde multistrato a vario potenziale, dove è ben rialimentato dai corsi d'acqua e da acquiferi contigui di altra natura.

Il complesso delle sabbie marine, prevalentemente sabbioso e talora ghiaioso, è caratterizzato da un grado di permeabilità medio, con locali falde sorrette dal "Complesso delle Argille marine", che generalmente ne rappresenta l'aquiclude.



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Il complesso delle argille marine, con permeabilità e circolazione idrica sotterranea molto bassa. Il complesso delle argilliti con intercalazioni litoidi, successioni e formazioni flyschoidi, argilloso-marnoso-arenacee con irregolari orizzonti e potenti sequenze litoidi, in serie regolare o giacitura caotica, che, stante la elevata eterogeneità litologica, ha caratteristiche di permeabilità variabilissime;

- sulla base delle fonti conoscitive bibliografiche assunte dallo studio di impatto ambientale; relativamente alla classificazione qualitativa, è emerso che, all'interno del corridoio di indagine:
 - il 30-40% dei punti di misura presentano condizioni di Classe 0 (Impatto nullo trascurabile ma con particolari facies idrodinamiche naturali in concentrazioni al di sopra della Classe 3);
 - il 25% condizioni di Classe 3 (Impatto antropico significativo e con caratteristiche idrodinamiche generalmente buone);
 - il 20% condizioni di Classe 2 (Impatto antropico ridotto);
 - il 10-15% condizioni di Classe 4 (Impatto antropico rilevante con caratteristiche idrodinamiche scadenti);
 - nessuno di Classe 1 (Impatto antropico nullo o trascurabile).

Per quanto riguarda la classificazione quantitativa, la maggior parte dei punti di misura appartiene alla Classe A (Impatto antropico nullo o trascurabile) mentre una quota parte minore, approssimativamente concentrata nei territori dei Comuni di Misano e di Cattolica, ricade in Classe B (Impatto antropico ridotto con moderate situazioni di disequilibrio del bilancio idrico).

- tra i pozzi censiti dalla Provincia di Rimini, quelli ricadenti all'interno dell'ambito di studio sono soltanto tre, identificati, secondo la codifica provinciale, dai numeri 103, 105 e 107. La quota della falda dal piano campagna varia da un minimo di 6 metri (pozzo 105) ad un massimo di 12 metri (pozzo 107);
Assunto che la maggior parte dei pozzi, desunti dalla Carta Tecnica Regionale e da fotointerpretazione, si trova approssimativamente concentrata nell'area compresa tra il casello di Rimini Sud e la collina di San Martino (progr. 127 + 000 – 129 + 000), ed in corrispondenza degli abitati di Case Battera (progr. 134 + 000) e Case Muratori (progr. 137 + 800), quelli certamente ad uso idropotabile sono i tre suddetti;
- la vicinanza dei pozzi dall'asse autostradale e la sensibilità degli acquiferi che alimentano i pozzi per uso potabile configurano potenziali situazioni di interferenza e/o di rischio per la qualità delle acque sotterranee a valle dell'opera in ampliamento e che pertanto, oltre alla rigorosa attuazione dei sistemi di tutela previsti nel progetto, si ritiene necessario implementare tali interventi con ulteriori sistemi di sicurezza al fine di tutelare gli acquiferi dai possibili eventi accidentali;
- nelle aree di cantiere sono previsti interventi atti allo smaltimento delle acque di lavorazione e di piazzale, previo trattamento con disoleatore e posizionamento di fosse Imhoff. Inoltre è previsto lo stoccaggio di eventuali sostanze inquinanti in aree pavimentate e rese quindi impermeabili. L'approvvigionamento idrico in fase di cantiere è effettuato tramite la rete acquedottistica locale, autobotti o mediante prelievo da pozzi;

- sulla base del progetto e degli studi associati le attività di realizzazione e gli accorgimenti tecnici previsti non dovrebbero comportare impatti significativi sull'ambiente idrico sotterraneo;

per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- i dati relativi alle caratteristiche litologiche e strutturali dei litotipi affioranti nell'area in esame sono stati acquisiti dall'analisi bibliografica ed integrati sulla scorta delle risultanze delle indagini geognostiche realizzate lungo il tracciato autostradale condotte per conto di Autostrade per l'Italia S.p.A..

Nell'area di studio sono stati identificati quattro principali gruppi di depositi appartenenti a successioni marine e continentali di età compresa tra il Miocene e l'Olocene, suddivisi ulteriormente in depositi aventi caratteristiche litotecniche comparabili (il numero indicato tra parentesi al fianco di ogni singolo deposito fa riferimento alla legenda delle carte geologiche); partendo dal più giovane al più antico, essi si distinguono in:

- successioni continentali e marine quaternarie;
- successioni continentali quaternarie;
- successioni marine plio-quaternarie;
- successioni terrigene mioceniche;
- in riferimento alla sismica, l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274/2003, annovera i tutti i comuni interessati dall'intervento nella Zona 2.
- l'attraversamento di coltri detritiche di spessore considerevole si evidenziano lungo il tracciato tra le progressive km 129+100 e km 129+200 (in prossimità della variante di tracciato di Monte L'Abate) e quelle km 137+700 e km 138+200, mentre dalla progressiva 119+200 alla 120+000 il tracciato corre al di sopra di depositi di origine alluvionale interessati da modesti fenomeni di soliflusso della coltre superficiale. All'altezza della galleria di Scacciano, al km 137+000 circa, l'elemento morfologico caratterizzante è costituito da numerosi solchi di ruscellamento concentrato che, in occasione di eventi meteorici pluviometrici, sono coinvolti da un incremento dell'erosione lineare verticale esercitata dalle acque dilavanti le quali, inoltre, presentano un elevato trasporto solido;
- per la realizzazione di tratti in trincea e in galleria, che potrebbero dar luogo a fenomeni di instabilità in fase di sbancamento, verranno adottate pendenze congrue delle scarpate o l'inserimento di muri di contenimento. Inoltre l'adozione, in fase progettuale, di interventi volti alla raccolta e allo smaltimento delle acque superficiali e di opere di stabilizzazione del versante specifiche sia in riferimento all'entità degli sbancamenti che alle caratteristiche litologiche e alle acclività dei pendii rappresenta una mitigazione delle potenziali interferenze dell'intervento sull'assetto morfologico.
- per quanto riguarda le due gallerie di progetto, di Scacciano e quella artificiale di Covignano, lo studio di impatto ambientale evidenzia la presenza di forme di dissesto superficiale, a cinematica estremamente lenta, classificabili come soliflussi o deformazioni viscosi delle coltri. In particolare, per quanto attiene Scacciano, il reticolo idrografico si presenta poco sviluppato con presenza di vallecole a V piuttosto svasate e locali solchi di ruscellamento concentrato, che esercitano un azione erosiva e di scalzamento discontinua ed a carattere stagionale

AD



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- al fine di contenere i fenomeni gravitativi secondari indotti dall'attraversamento di coltri detritiche e di depositi interessati da modesti fenomeni di soliflusso della coltre superficiale, lo SIA prevede il consolidamento delle locali pareti di scavo attraverso interventi di ingegneria naturalistica, quali viminate o fascinate.

Detti interventi, funzionali alla riduzione degli impatti propri sia della fase costruttiva che di quella di esercizio, sono previsti in corrispondenza dei tratti a cielo aperto evidenziati, della galleria di Covignano (realizzata in artificiale) e degli imbocchi della galleria di Scacciano.

- il tracciato non presenta nel complesso particolari situazioni di criticità geomorfologica, anche in considerazione dei contenuti degli strumenti di pianificazione di settore (PAI); il progetto prevede interventi atti a mitigare le potenziali interferenze in fase di realizzazione dell'opera con locali fenomeni di instabilità in corrispondenza dei fronti di scavo;

per quanto riguarda la componente vegetazione, flora e fauna:

- l'area di studio fa parte della regione a clima temperato, di transizione al tipo mesomediterraneo; il climax è quello dei boschi di roverella, la forma di vegetazione più termofila fra le possibili del clima temperato, a cui si accompagnano elementi mediterranei.

La destinazione prevalente dei suoli è di tipo agricolo, sono diffusi seminativi, colture orticole e in serra, colture legnose, quali oliveti e vigneti. Le formazioni vegetali di tipo naturale, rispondenti alle potenzialità dei luoghi, sono pressoché assenti, limitati a filari e individui isolati in ambito agricolo; gli unici nuclei di vegetazione si rinvengono in corrispondenza de corsi d'acqua.

Nell'area esaminata non sono stati rinvenuti elementi floristici di pregio, sottoposti a regimi di tutela ambientale. La flora è piuttosto limitata dal punto di vista compositivo e le specie presenti non costituiscono delle emergenze, rispetto alle norme di tutela vigenti;

- in considerazione dell'uniformità del territorio, gli unici habitat sensibili presenti nell'area indagata sono quelli legati ai sistemi fluviali attraversati dal tracciato. Tali ambiti, infatti, in particolare il Fiume Marecchia e il Torrente Conca, presentano una fascia riparale piuttosto articolata e un'ampia varietà di habitat faunistici;
- la ricognizione degli elementi della Rete Ecologica sul territorio ha evidenziato la presenza di corridoi primari, il sistema fluviale del Marecchia e del Conca e di corridoi secondari, rappresentati dai corsi d'acqua minori.

Il ruolo di connessione garantito dai sistemi fluviali assume particolare importanza nel territorio esaminato non soltanto per la mancanza di ulteriori sistemi naturali che possano assolvere alle stesse funzioni, ma anche per la presenza del tracciato autostradale, che costituisce una barriera allo svolgimento dei naturali flussi biologici.

Le opere di attraversamento del tracciato autostradale costituiscono dei punti di permeabilità ecologica sulla grande viabilità, sui quali è stata posta l'attenzione per la salvaguardia e il potenziamento dei nuclei di vegetazione presenti.

- la tipologia di intervento di allargamento in stretto affiancamento non modifica il rapporto dell'opera con la vegetazione già oggi esistente. La situazione è allo stato attuale in un buon livello di equilibrio che verrà ripreso anche nel post operam in virtù degli interventi di mitigazione previsti;

per quanto riguarda la componente ecosistemi:

- nel corridoio di studio non ricade alcun sito incluso nella Rete Natura 2000. Nell'area vasta si segnala il Sic Torriana, Montebello, Fiume Marecchia comprendente una porzione di territorio collinare dell'entroterra (le colline e le rupi di Torriana e Montebello fino all'Uso e al suo affluente Rio Morsano) e un esteso tratto del Fiume Marecchia, dal confine regionale all'altezza di Pietracuta fino al ponte sulla provinciale 49 tra S. Arcangelo e S. Martino;
- non sono presenti aree pSIC o ZPS nell'area di potenziale interferenza del progetto e pertanto non sono state elaborate specifiche valutazioni d'incidenza di cui all'Allegato G del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e s.m.i;

per quanto riguarda la componente paesaggio:

- le emergenze storico – architettoniche sono documentate in termini di “ville” e “edifici storico testimoniali”, desunti dai Piani regolatori generali dei Comuni interessati dal tracciato della Autostrada A14; nonché la armatura viaria di origine storica desunta dal Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Rimini.

La maggiore concentrazione delle emergenze storico – architettoniche è riscontrata nel territorio del Comune di Rimini, ed in particolare attorno alla collina del Covignano, anche se tali presenze non risultano essere mai prossime al tracciato autostradale.

Diversamente, stante la struttura insediativa territoriale, il tracciato della Autostrada A14 interseca la rete viaria di origine storica, centrata sulle polarità di Rimini e, in parte minore, di Cattolica.

Relativamente alle emergenze archeologiche, la trattazione svolta nello SIA è finalizzata, oltre alla ricostruzione del quadro delle presenze, alla definizione della “potenzialità archeologica”, della “Criticità archeologica”, nonché delle “buone pratiche”;

- lo studio di impatto ambientale ha individuato le seguenti tematiche chiave per definire il rapporto tra l'opera ed il paesaggio:
 - ampliamento del sedime autostradale e ruolo di “margine” tra pianura costiera e ambito pedecollinare;
 - tracciato e la continuità percettiva degli “andamenti” trasversali rispetto alla costa;
 - svincoli e nodi organizzatori della struttura territoriale.

Posto che il tracciato autostradale costituisce uno dei segni che fortemente concorre alla ripartizione del territorio in fasce parallele alla linea di costa, segnando il piede della bassa collina interposta tra la pianura costiera ed i rilievi appenninici, per quanto concerne la prima tematica lo Studio di impatto ambientale ha stimato il ruolo attuale della autostrada come consolidato elemento di demarcazione tra dette fasce ed individuato i diversi esiti cui da luogo l'ampliamento della sezione stradale ed il conseguente rafforzamento di tale segno.



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

La seconda tematica affronta la continuità percettiva dei quei segni che, essendo disposti ortogonalmente alla linea di costa, offrono una lettura del territorio come sezione longitudinale.

In questa ottica è segnatamente affrontato l'aspetto relativo agli attraversamenti fluviali, in relazione al fatto che i corsi d'acqua costituiscono – unitamente ai sistemi insediativi lineari strutturatisi lungo il loro corso ed al tracciato della S.S. 72 – i più importanti elementi ascrivibili a tale tipologia di segni.

La terza tematica si riferisce alla possibilità di considerare gli svincoli come elementi ordinatori della diffusione insediativa e/o, in quanto attacchi alla viabilità ordinaria, come inneschi di "strade parco" lungo le valli o i crinali, nonché come nuovi "nuclei" rispetto ai quali i nuclei consolidati dell'ambito urbanizzato assumano una funzione complementare;

- il territorio interessato dalla opera in progetto è con estrema sintesi rappresentabile nel rapporto tra trame e segni con orditura ortogonale e parallela alla linea di costa, e che la realizzazione della terza corsia della autostrada, di per se stessa concorre al rafforzamento dei segni "longitudinali" e di quella immagine per fasce parallele alla linea costiera consolidatasi soprattutto tra gli anni Cinquanta e Sessanta, l'obiettivo degli interventi di mitigazione paesaggistica proposti è stato quello di valorizzare il composito repertorio di segni "trasversali" attraversati e banalizzati sia dalla autostrada esistente che dal suo ampliamento alla terza corsia.

A fronte di tale obiettivo, il principio da cui ha preso le mosse la attività di progettazione degli interventi di mitigazione paesaggistica è stato quello di fondarli su quegli elementi strutturanti e caratterizzanti appartenenti alla trama dei segni storici ed identitari, ortogonali alla linea di costa.

In questa prospettiva è stato operato un rafforzamento delle formazioni vegetali a carattere arboreo ed arbustivo presenti, in diverso modo, lungo le sponde dei principali corsi d'acqua; analogamente, per quanto concerne la viabilità storica si è operato nel senso della ricostruzione della continuità percettiva attraverso la previsione di filari arborei o arboreo - arbustivi a seconda che detti assi si trovassero in contesti rispettivamente urbani o agricoli.

Per quanto in particolare riguarda l'attraversamento del Fiume Marecchia, caso emblematico della seconda tematica chiave, gli interventi proposti sono stati rivolti al potenziamento delle formazioni vegetali sulla sponda destra, in modo da renderne anche percettivamente più evidente la presenza, mentre, per converso, per quanto riguarda la sponda sinistra ci si è limitati di fatto al risarcimento della vegetazione interessata dalla realizzazione della terza corsia.

In questo modo, chi percorrerà la autostrada potrà, con più consapevolezza, esperire la sensazione di passaggio da un territorio all'altro, nel momento in cui attraverserà una più fitta barriera verde, sopperendo così alla scarsa rappresentatività dell'opera di attraversamento.

Analogamente, chi guarderà la autostrada transitando sulla Via Emilia, peraltro posta ad una distanza ragguardevole dal punto di vista della intervisibilità, potrà cogliere in modo ancor più evidente la citata valenza del Marecchia, di linea di confine tra territori diversi.

Per quanto invece concerne l'area di Covignano, gli interventi di rimodellamento e rinaturazione proposti sono tesi al rafforzamento del cuneo "verde" proteso verso la città che, per converso, avanza verso l'entroterra.

Indubbiamente la complessità di tale area richiederebbe una progettazione unitaria supportata da strumenti propri di un Ente locale, quale ad esempio un piano di area, si ritiene tuttavia che, a seguito degli interventi proposti, sia stato accresciuto il grado di leggibilità della struttura territoriale e della originaria struttura del paesaggio, grazie ad una semplificazione dei segni e soprattutto alla valorizzazione di quelli identitari, nonché sia stato rafforzata la capacità espressiva ed evocative di tale nodo.

In ultimo, nel caso dello svincolo di Rimini Sud, il progetto di ampliamento della autostrada è stato assunto come occasione per ripensare il ruolo e la immagine di tale nodo, attraverso il rafforzamento della sua immagine complessiva e la attribuzione ad esso di una più esplicita riconoscibilità.

Anche sulla scorta dell'esempio del citato casello di Riccione, si è proposto un insieme di interventi a verde nel loro complessi tesi a dare una riconoscibilità al punto di scambio tra la rete autostradale e quella ordinaria che da esso diparte, all'inserimento e recupero del segno di matrice storica del corso del Torrente Ausa, nonché alla valorizzazione del segno della S.S. 72;

- l'intervento in esame (ampliamento alla terza corsia) non modifica nella sostanza il segno territoriale e l'impatto percettivo connesso all'infrastruttura già esistente e che le ottimizzazioni progettuali adottate (es inserimento di due gallerie artificiali, riduzione dei soprapassi, ecc) nonché le opere di mitigazione consentono di migliorare il rapporto tra opera e territorio;

CONSIDERATA la nota n. AMB/VIM/06/25116 della Regione Emilia Romagna del 13 marzo 2006, pervenuta il 17 marzo 2006, con cui è trasmessa la delibera di Giunta regionale n. 248 del 27 febbraio 2006 con la quale si esprime un parere favorevole a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni di seguito integralmente riportate:

- 1. si prescrive, in fase di redazione del progetto definitivo, di concordare le modalità di attraversamento della strada provinciale di Morciano (nuovo attraversamento (tipo C1) al km 138+742) con il Comune di Misano, il Comune di Riccione e la Provincia di Rimini;*
- 2. si prescrive, in fase di redazione del progetto definitivo, di concordare con il Comune di Misano le modalità di realizzazione dell'incrocio con Via del Carro, che andrà raccordato con la S.S. 16;*
- 3. di concordare, come già previsto nel SIA, in fase di redazione del progetto definitivo, con le Amministrazioni comunali territorialmente interessate, con la Provincia di Rimini e con ARPA la previsione di fasce alberate, adeguatamente dimensionate al fine di mitigare le emissioni in atmosfera, soprattutto lato monte;*
- 4. il sistema dei "fossi filtro" venga esteso a tutto il tratto autostradale, al fine di contenere l'impatto inquinante su tutto il sistema di drenaggio delle acque superficiali; tali fossi andranno adeguatamente sovradimensionati, in quanto a volume di contenimento, e dotati di apposito manufatto regolatore di scarico con funzione di laminazione delle portate con conseguimento dell'invarianza idraulica; tale manufatto dovrà essere dotato di saracinesca di chiusura da azionarsi nel caso di sversamento concentrato di sostanze pericolose, al fine del confinamento delle stesse all'interno dei fossi filtro;*



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

5. *sull'areale della conoide del Marecchia i "fossi filtro" dovranno essere del tipo impermeabilizzato a prevenire infiltrazioni di inquinanti in falda;*
6. *si prescrive che ogni modificazione morfologica dei suoli in zone d'alveo, compresi la copertura di tratti appartenenti al reticolo idrografico minore, minuto e di bonifica, non deve comunque alterare il regime idraulico delle acque, né alterare eventuali elementi naturali fisici e biologici che conferiscono tipicità o funzionalità all'ecosistema fluviale; si prescrive, inoltre, che ogni modificazione morfologica sia subordinata al parere favorevole dell'Autorità idraulica competente;*
7. *sui tratti stradali esterni alle gallerie, in sede di progettazione definitiva andranno valutate soluzioni per le pavimentazioni; recentemente vengono sperimentate per l'abbattimento delle concentrazioni di inquinanti emessi dagli autoveicoli, che sfruttano i processi di degradazione (principalmente di natura ossidativa) delle principali sostanze inquinanti e microbiche ad opera di speciali "fotocatalizzatori", tra cui il Biossido di Titanio;*
8. *il progetto definitivo del sistema di raccolta e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali dovrà essere approvato dalle Amministrazioni comunali territorialmente competenti;*
9. *la gestione e la manutenzione degli impianti di trattamento (presidi idrici), così come del sistema di raccolta e drenaggio, sarà a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.; il progetto definitivo dovrà, quindi, contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";*
10. *per quanto attiene alle interferenze dirette tra i manufatti e le aree appartenenti al demanio idraulico dei corsi d'acqua pubblici, prima della esecuzione dei lavori dovranno essere ottenute le autorizzazioni necessarie in base alle vigenti normative in materia di polizia idraulica, previa verifica dei relativi progetti definitivi da parte dell'Autorità competente;*
11. *si prescrive la realizzazione dell'ottimizzazione proposta nella documentazione integrativa, al fine di limitare il più possibile l'occupazione di suolo, ed in particolare:*
 - *galleria artificiale Scacciano futura S.S. 16 - anche in fase provvisoria, è previsto l'inserimento di paratie tirantate di pali di grosso diametro che delimitino la zona di scavo e che permettano la costruzione dello scatolare.;*
 - *tratto dal km 129+000 al km 129+200 - al fine di limitare l'occupazione di suolo in carreggiata SUD, si prevede l'impiego di una paratia tirantata di pali di grosso diametro che, realizzata di altezza opportuna ($h=3\div 3.5$ m), consente di "conservare" l'attuale profilo di terreno e di non interessare ulteriore territorio rispetto a quello già occupato dall'Autostrada esistente;*
 - *tratto dal km 129+400 al km 129+700 - al fine di limitare ulteriormente l'occupazione di suolo in carreggiata SUD, si prevede di realizzare a tutta altezza la paratia di pali (già prevista ma con altezze inferiori) anche nel tratto finale, tra le progressive 129+600 e 129+700, in modo da eliminare lo scavo presente a monte della paratia;*

- tratto dal km 129+900 al km 130+300 - stante la sostituzione del cavalcavia al km 129+900 circa con un sottovia al km 130+250 circa con conseguente inserimento di una viabilità locale al piede del rilevato autostradale in carreggiata SUD, per la parte inferiore del rilevato ($h=4$ m), è previsto l'impiego di un muro di sottoscarpa, da realizzarsi in terra rinforzata con paramento inclinato e finitura "verde";
 - tratto dal km 137+700 al km 137+900 - al fine di limitare l'occupazione di suolo in carreggiata NORD, si prevede l'impiego di una paratia tirantata di pali di grosso diametro che, realizzata di altezza opportuna ($h=3\div 3.5$ m), consente una riduzione dell'impronta planimetrica degli scavi, con l'eliminazione della berma orizzontale;
 - tratto dal km 145+100 al km 145+375 - è previsto l'impiego di un muro di sostegno in c.a. installando una quinta di essenza arboree autoctone, a mitigazione dell'opera suddetta, su aree previste in restituzione alla proprietà;
12. si prescrive di verificare con il Servizio Tecnico di Bacini Conca e Marecchia l'eventuale disponibilità locale di materiale adatto alla realizzazione delle opere in progetto;
 13. si prescrive la realizzazione degli interventi a verde, in corrispondenza della fascia ripariale come previsti dal progetto; mediante la sistemazione di formazioni arboreo - arbustive di tipo igrofilo, al fine di ricucire i nuclei di vegetazione preesistente e garantire la continuità della fascia di vegetazione ripariale, nell'ottica della conservazione e della valorizzazione degli elementi lineari della rete di connessione ecologica;
 14. si prescrive la realizzazione dei passaggi ecologici come indicati nella documentazione integrativa inviata, su base volontaria, a questa Regione che li ha acquisiti al prot. n. 17041/VIM del 17 febbraio 2006;
 15. si prescrive, in fase di redazione del progetto definitivo, di approfondire lo studio dei casi che, nonostante la revisione della progettazione delle barriere acustiche risultano ancora al di sopra dei limiti normativi, anche ipotizzando l'uso di barriere provviste di piani inclinati;
 16. si prescrive un piano di monitoraggio, da concordare con le amministrazioni comunali e con ARPA, della fase di cantiere e della fase di esercizio, con l'individuazione dei punti e delle modalità di monitoraggio; dovrà essere previsto, inoltre, anche il monitoraggio dell'efficacia delle misure di mitigazione realizzate;
 17. in riferimento al cantiere si prescrive la realizzazione di uno studio di impatto acustico di dettaglio, finalizzato ad esplicitare per quali ricettori non saranno rispettati i limiti previsti nella D.G.R. 45 del 21/1/2002 per le attività di cantiere e quale sarà la durata temporale prevista dei superamenti e la loro entità;
 18. si dovrà definire la presenza di ricettori prossimi alle zone operative ed alle piste di cantiere; si precisa in generale che, se tecnicamente possibile, dovrà essere sempre presa in considerazione la possibilità di installare barriere antirumore definitive o provvisorie e reti antipolvere, in particolare in presenza di situazione di particolare criticità (ad es. trattamenti a calce, demolizioni, etc);



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

19. *si prescrive la realizzazione del progetto di mitigazione ambientale paesaggistica proposto nel SIA sintetizzato di seguito:*
- *riqualificazione delle Aree fluviali del Marecchia, Conca, Marano secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *riqualificazione delle Aree fluviali minori del Torrente Ausa, Rio Melo, Torrente Ventena secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *rimodellamento del terreno, a seguito dello scavo della galleria artificiale di Covignano, secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *rinaturazione dell' Area del casello di Rimini Sud secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *ripristino dei tratti dismessi secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *riqualificazione delle cosiddette "Aree elementari" secondo le modalità proposte nel SIA;*
 - *riqualificazione Aree intercluse secondo le modalità proposte nel SIA;*
20. *per quanto attiene le aree dei cantieri, al fine della protezione dagli inquinamenti accidentali, dovrà essere evitato l'interramento di contenitori destinati all'immagazzinamento di sostanze o preparati pericolosi, carburanti e rifiuti, preferendo l'installazione di depositi epigei; qualora l'interramento fosse necessario dovrà essere prodotta la relazione descrittiva e quella idrogeologica per i manufatti;*
21. *qualora accidentalmente si dovessero verificare sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo, si dovrà darne immediata comunicazione ai comuni territorialmente interessati e all'ARPA territorialmente competente;*
22. *per eventuali trattamenti a calce, devono essere indicati dove verranno ubicati i depositi della calce e le loro caratteristiche, ed individuati i mezzi spandicalce che verranno utilizzati e gli accorgimenti e/o precauzioni che saranno adottati laddove tali trattamenti siano effettuati in prossimità di abitazioni;*
23. *è necessario caratterizzare i fanghi di decantazione, depurazione e disoleazione al fine di scegliere le idonee modalità di stoccaggio, pretrattamento e smaltimento; la gestione e la manutenzione sarà a carico di Autostrade per l'Italia S.p.A.;*
24. *il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di smaltimento dei reflui"; in particolare la manutenzione degli impianti dovrà essere garantita con una cadenza minima di 4 volte all'anno;*
25. *per l'approvvigionamento di acqua non potabile è da evitarsi la perforazione di nuovi pozzi e si ritiene quindi necessario prevedere l'uso di acque superficiali;*
26. *per limitare le emissioni diffuse e puntuali di polveri derivanti dalla movimentazione dei materiali di costruzione, dall'esercizio di impianti fissi e dalla movimentazione dei mezzi su strada di cantiere sterrata, è necessario:*
- *per l'impianto di betonaggio e altri impianti fissi, prevedere sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione;*
 - *qualora nella composizione del calcestruzzo rientri come materia prima il polistirolo, il ciclo delle acque usate, provenienti anche dal lavaggio delle autobetoniere, non dovrà*

- essere svolta a cielo aperto e comunque, prima dello scarico delle acque usate, dovranno essere interposte griglie di trattenimento del materiale plastico;*
- *prevedere, come descritto nel SIA, la umidificazione dei depositi temporanei di terre, dei depositi di materie prime ed inerti e delle vie di transito da e per i cantieri, soprattutto quando queste si trovino nelle vicinanze dell'aggregato urbano;*
 - *per il trasporto degli inerti prevedere un sistema di ricopertura dei cassoni con teloni;*
27. *acquisire le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi delle vigenti normative;*
28. *il monitoraggio in fase di cantiere deve definire il protocollo con il quale si provvederà (oltre alle matrici investigate, ai punti e alla periodicità di campionamento, etc.) ai tempi di elaborazione dei dati ed ai destinatari delle informazioni e dei risultati nonché alla definizione dei criteri che verranno adottati affinché il monitoraggio, durante l'opera, possa essere efficace sia a rilevare criticità che ad intervenire immediatamente a rimuoverne le cause; resta inteso che il monitoraggio dovrà essere predisposto in maniera tale da potere essere utilizzato anche come fonte di informazione per la popolazione interessata;*
29. *resta fermo che tutte le autorizzazioni, necessarie per la realizzazione delle opere in oggetto della presente valutazione, dovranno essere rilasciate dalle autorità competenti ai sensi delle vigenti leggi;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. DG BAP/S02/34.19.04/11574/2006 del 16 giugno 2006, pervenuto in data 19 giugno 2006, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale e che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“VISTA l'istanza del 31.05.2005 prot. n. 15534, acquisita agli atti della Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici il 23.06.2005 al prot. n. INF/S/31/05/ST/407/14633, unitamente alla Studio di impatto ambientale e al progetto con la quale la Soc.tà Autostrade per l'Italia - Roma ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986, del DPCM 377/1988 e del DPCM 27/12/1988, per il progetto dei lavori relativo all'ampliamento a tre corsie per senso di marcia dell'Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto nel tratto compreso tra Rimini Nord - Cattolica.

VISTA la pubblicazione dell'avviso al pubblico sui quotidiani, effettuata in data 07.06.2005 sul Resto del Carlino e sulla Repubblica.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, con nota n. INF/S/31/05/ST/407/14734 del 24.06.2005, ha richiesto alle Soprintendenze di settore le valutazioni di competenza per l'espressione del parere ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986 e degli artt. 26 e 146 del D.Lgs n. 42 del 22.01.2004 recante “Codice dei beni culturali e del paesaggio”.

CONSIDERATO che con nota n. DSA/2005/31057 del 02.12.2005, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto alla Soc.tà Autostrade per l'Italia una serie di chiarimenti e approfondimenti allo studio di impatto ambientale.



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

VISTA la nota n. 31455 del 19.12.2005, con la quale la Soc.tà Autostrade per l'Italia ha inoltrato copia della documentazione richiesta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, inviandola anche alle Soprintendenze di settore.

VISTA la nota n. AMB/VIM/05/110391 del 16.12.2006 della Regione Emilia Romagna con la quale viene richiesto alcuni approfondimenti e integrazioni allo Studio di impatto ambientale delle opere di cui trattasi.

VISTA la nota n. AMB/VIM/06/25116 del 13.03.2006 con la quale la Regione Emilia Romagna trasmette copia della Delibera della Giunta Regionale n. 248 del 27.02.2006, contenente il parere favorevole con prescrizioni al progetto di ampliamento a tre corsie dell'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto Tratto: Rimini Nord - Cattolica;

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio di Ravenna, ricevuti ed esaminati gli elaborati iniziali dello studio di impatto ambientale e del progetto dei lavori relativo all'ampliamento a tre corsie per senso di marcia dell'Autostrada A14 nel tratto compreso tra Rimini Nord - Cattolica, con nota n. 9510 del 27.07.2005, ha espresso il seguente parere:

" Facendo seguito alla trasmissione degli elaborati progettuali pervenuti dalla Società Autostrade S.p.A. in data 07.06.2005; con riferimento alla nota del Servizio II - Paesaggio del Superiore Ministero, si sottolinea che l'intervento di ampliamento da due a tre corsie della esistente autostrada A14 nel tratto Riccione Cattolica comporta, come indicato negli elaborati grafici allegati al progetto, la modifica dello stato dei luoghi nei punti di attraversamento dei seguenti corsi d'acqua: Rio Fontana e altro rio s.n. presso via Tolemaide, Fosso Viserba, Marecchia, Mavone, Ausa, Fossa Rodella, Scolo Roncasso, Marano, Melo, scolo Raibano, scolo s.n. presso i sottovia Della Valle e della Grotta e str. Campestre (Rio Alberello), Rio Agina, Conca, scolo presso i sottovia Ordoncione di sotto, Ventena.

In particolare si segnala che i corsi d'acqua più rilevanti interessati da opere di attraversamento di particolare dimensione sono: i fiumi Marecchia, Conca e Tavollo; i torrenti Ausa, Marano, Melo, Ventena, ed il Rio Agina.

Nelle vicinanze del tracciato dell'A14 sussistono inoltre due vincoli paesaggistici: il vincolo del Colle di Covignano, istituito con dichiarazione di notevole interesse pubblico ex lege 1497/1939 della Commissione Provinciale per la Tutela delle Bellezze Naturali di Rimini (pubblicata all'Albo di Rimini in data 02.03.98); ed il vincolo istituito con D.M. 3 gennaio 1996 (G.U. S.G. n. 144 del 31.06.96), tuttora operanti ai sensi dell'art. 157 del D.lgs. 42/2004, il primo dei quali non è interessato, come si denota dalle planimetria allegata alla presente, che marginalmente dal previsto intervento di ampliamento dell'autostrada; mentre il secondo per un lungo tratto costeggia l'autostrada suddetta costituente il confine di vincolo per un tratto di 2,4 Km., interferendo di necessità con l'ambito di tutela.

Visti gli elaborati grafici progettuali trasmessi, considerato che sono previste opere di rinaturazione nel contesto dei corsi d'acqua più importanti e che non riguardano direttamente gli ambiti sottoposti a vincolo dei territori collinari sopra menzionati; considerato inoltre che tale ampliamento, di un'opera pubblica già sussistente nel territorio, modifica l'assetto delle opere di attraversamento sui lati esterni secondo modalità formali, materiali e tecnologiche già in essere,

tipiche dell'opera stessa, questa Soprintendenza esprime parere favorevole all'intervento stesso, alle seguenti condizioni:

- il miglioramento delle condizioni di percezione e di moderazione dell'impatto ambientale mediante la rinaturazione dovrà riguardare tutti i corsi d'acqua attraversati sottoposti a vincolo, e lungo i tratti posti a ridosso delle aree di Covignano e di San Martino – San Lorenzo in corrispondenza del lato di confine immediatamente prospiciente.
- si sottolinea l'opportunità che venga evitata la realizzazione di opere e barriere fonoassorbenti, ecc. che limitano la percezione del gradevole contesto paesaggistico attraversato dall'arteria autostradale, in particolare delle aree soggette a tutela paesaggistica.

Per quanto riguarda la nota del Presidente del Consiglio di Quartiere n. 6 di Rimini trasmessa dal servizio II, si sottolinea che l'ipotesi prospettata di declassamento del tratto di autostrada prospiciente il confine del colle di Covignano a strada statale (S.S. . 16), con il conseguente spostamento della A 14 "oltre il colle" a monte, incentiverebbe l'attività edilizia su tutta l'area fra la periferia riminese e l'importante zona collinare posta sull'entroterra, comprendente non solo i due ambiti vincolati di Covignano e di San Martino – San Lorenzo, ma per la quale il vigente P.T.P.R. stesso prevede la propria tutela paesaggistica. Tale spostamento avrebbe inoltre per conseguenza la costruzione di nuovi attraversamenti dei corsi d'acqua corrispondenti, fra i quali il Marecchia e l'Ausa.....".

CONSIDERATO che la Soprintendenza per i Beni archeologici delle Marche - Ancona, con nota n. 4390 del 14.04.2006, ha inoltrato il seguente parere:

" In riferimento al progetto definitivo per il tratto autostradale in oggetto, inviato a questo Ufficio da Autostrade per l'Italia, si fa presente, per quanto di competenza, che il tratto presentato nel progetto stesso, da Rimini nord al torrente Marano, interessa una zona ad altissimo rischio archeologico; il confronto fra il tratto di autostrada previsto e la carta archeologica Riminese, ha evidenziato sul percorso stradale le seguenti aree accertate:

- dal prolungamento Ponticello fosso irriguo Riserba (progressiva 120) al ponte sul fiume parecchia (progressiva 121) in particolare lato mare: insediamento di epoca romana con strutture;
- dal canale di scolo Mavone (progressiva 124) alla nuova galleria artificiale sotto Covignano (progressiva 125), importante insediamento preromano e romano su ambo i lati del percorso;
- al ponte sull'Ausa (progressiva 125), lato monte, insediamento preromano;
- quindi fino al sottovia con la strada com. Pomposa (progressiva 126), su ambo i lati del percorso, importante insediamento rustico romano con opifici;
- sul prolungamento del sottovia della strada comunale S. Martino (progressiva 128), insediamento preromano;
- nei pressi del ponte sul torrente Marano (progressiva 132), insediamento preromano.

La presenza di emergenze archeologiche accertate e la possibilità di altre presenze non ancora appurate consiglia di adottare molte precauzioni nel corso dei lavori; in particolare, per quanto di competenza, si reputa necessario che siano effettuati dei sondaggi preventivi di controllo da parte



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

di personale tecnico specializzato in scavi archeologici, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio, nelle aree in precedenza indicate, e che tutto il percorso autostrade sia seguito, in corso d'opera durante tutte le operazioni di scavo, dallo stesso personale tecnico specializzato, in grado di intervenire nel caso di rinvenimenti; si chiede inoltre di fare presente agli interessati che, nel caso del rinvenimento di strutture, queste non sono automaticamente rimovibili, dato che deve essere accertato il loro interesse storico ed archeologico, e che, nel caso questo sia comprovato, la loro esistenza può condizionare la continuazione dei lavori e il completamento degli stessi come da progetto”.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i beni archeologici, con nota n. 4274 del 02/05/2006, ha espresso le seguenti valutazioni:

“Con riferimento alle opere in progetto, la scrivente Direzione Generale, visto il parere reso dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia Romagna con la nota n. 4390 del 14.04.2006, trasmessa da codesta Direzione Generale con la ministeriale n. 7582 del 21.04.2006, concorda con le prescrizioni ivi espresse”.

CONSIDERATO che la Direzione Generale per i beni architettonici e paesaggistici, a conclusione dell'istruttoria relativa alla procedura in oggetto, con parere istruttorio prot. n° DG/BAP/S02/34.19.04/8652/2006 del 09.05.2006, acquisite le valutazioni delle Soprintendenze di settore e il parere istruttorio della Direzione Generale per i beni archeologici, viste le osservazioni prevenute ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, ha ritenuto di poter concordare con i pareri sopraccitati.

Esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, in conformità con il parere istruttorio formulato dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici sulla scorta delle valutazioni delle succitate Soprintendenze e del parere istruttorio della Direzione Generale per i Beni Archeologici, esprime parere favorevole alla richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Soc.tà Autostrade per l'Italia - Roma per la realizzazione dei lavori relativo all'ampliamento a tre corsie per senso di marcia dell'Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto nel tratto compreso tra Rimini Nord – Cattolica, nel rispetto di tutte le suddette prescrizioni”;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano e considerate anche le controdeduzioni del proponente:

Comune di Rimini Consiglio di Quartiere n. 6

- segnala l'inopportunità di ampliare il tratto di autostrada esistente senza aver verificato la possibilità di realizzare un tratto di autostrada oltre il colle di Covignano;
- si sarebbe potuto procedere al declassamento del tratto di autostrada esistente a nuova S.S. 16 riducendo, di conseguenza, l'inquinamento atmosferico ed acustico, evitando la costruzione della complanare (nuova S.S. 16), nonchè l'abbattimento di numerose case con evidente aumento dei costi.

CODACONS

- l'analisi costi-benefici si basa sul presupposto che nei prossimi 30 anni gli italiani, nonostante il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie ed aeromobili continuino ad utilizzare l'automobile per effettuare i propri spostamenti in occasione dei periodi estivi;
- l'analisi costi-benefici adotta ancora i parametri di incremento del PIL dello scorso DPEF oramai disattesi dalla realtà dei fatti e dalle previsioni dell'OCSE circa i nostri effettivi possibili (non sicuri) incrementi del PIL, previsto per l'anno in corso poco superiore allo 0%, e ben lontano per i prossimi anni da valori prossimi al 2% come ipotizzato dal Governo. Pertanto tutta l'analisi costi-benefici va rivista su dati reali;
- non si condivide l'impostazione tradizionale di un trasporto merci ancorato al trasporto su gomma per i prossimi 30 anni. In questo modo si abbraccia un progetto di sviluppo del paese oramai obsoleto;
- la valutazione degli impatti generati dalla realizzazione della terza corsia va effettuata considerando l'interazione con le altre infrastrutture stradali già programmate come la nuova S.S. 16 e la nuova bretella di Riccione nord;
- non viene considerata l'interazione con la presenza nel territorio di industrie e zone artigianali e la presenza di piccoli e medi agglomerati urbani che vengono attraversati dal tracciato autostradale;
- lo studio non tiene conto del superamento da anni nel territorio urbano di Rimini e provincia dei livelli inquinanti del PM10 che con l'utilizzo della ex Fiera di Rimini come palacongressi non fa altro che peggiorare di giorno in giorno;
- lo studio di impatto ambientale non approfondisce l'aspetto legato ai vincoli archeologici.

Sig. Roberto Sampaoli - Rimini

- l'inquinamento atmosferico rilevabile nella zona urbana di Rimini già ora supera i limiti massimi disposti dalla legge tanto che l'Amministrazione Comunale ricorre alle targhe alterne con segnaletica posta a pochi metri dal colle di Covignano dove l'attuale tracciato della A14 entra nella zona urbana di Rimini;
- l'intervento proposto nel tratto urbano risulta affiancato dal programmato nuovo tracciato della variante alla S.S. 16, ciò produrrebbe un ulteriore incremento dei livelli di inquinamento atmosferico;
- gli effetti dell'ampliamento della A14 e della variante alla S.S. 16 sarebbero dovuti essere valutati congiuntamente;
- la realizzazione di un nuovo tratto autostradale ex novo a monte, in galleria sotto il colle Covignano, con conversione del tratto urbano dismesso della A14 in variante alla S.S. 16 permetterebbe di ridurre gli impatti atmosferici e d acustici.

Sig. Lino Sampaoli - Rimini

in qualità di legale rappresentante della Tecnedil Sampaoli L. e C. s.a.s. proprietaria dell'area confinate con il tracciato autostradale rileva che:



*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- il PRG vigente del comune di Rimini prevede a lato di entrambe le carreggiate della A14 la realizzazione della variante della S.S. 16;
- nel tratto del colle di Covignano il progetto presentato si discosta significativamente dal tracciato previsto dalla Amministrazione Comunale di Rimini con delibera n. 41 del 2.04.2005;
- il progetto presentato, unitamente alla realizzazione della variante alla S.S. 16, impedirebbe alla nostra Società di realizzare l'intervento di ampliamento dell'insediamento produttivo programmato con conseguenti danni economici;
- si chiede che venga traslato a monte il tracciato autostradale in uscita verso sud dalla galleria Covignano verso il deviatore del torrente Ausa in modo da consentire la conversione in variante alla S.S. 16 del tratto dismesso della A14 fino all'altezza del cavalcavia Grotta Rossa;
- chiede la ricostruzione del cavalcavia della Grotta Rossa nella sua posizione originale evitando di sconfinare con scarpate verso il fabbricato esistente, oppure che venga traslato verso sud;
- chiede che non vengano sottratte aree destinate al programmato l'intervento di ampliamento produttivo della nostra società.

Cittadini di Rimini

- l'inquinamento atmosferico supera sistematicamente i limiti massimi imposti dalla legge ed in particolare il limite stabilito dal D.M. 60 del 2.04.2002;
- l'inquinamento acustico supera sistematicamente i limiti massimi imposti dalla legge rilevati dall'ARPA e dalla AUSL;
- lo studio di impatto ambientale non considera l'interazione degli impatti generati dall'ampliamento del tracciato autostradale con la realizzazione della nuova S.S. 16 prevista in affiancamento al tracciato autostradale;
- nelle aree interessate dall'intervento vi sono zone soggette a vincolo imposto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nonché aree archeologiche;
- è prevista una fascia di oltre 300 metri nella quale andrebbero abbattute centinaia di abitazioni ed edifici aziendali agricoli e non facendo levitare i costi dell'opera ben oltre a quelli che sarebbero necessari alla realizzazione del progetto alternativo, esistente da oltre 30 anni, di costruzione dell'autostrada verso monte.

Comune di Rimini – Settore Ambiente e Sicurezza

- si chiede di comprendere nello SIA anche le previsioni di PRG del Comune di Rimini (definizione del DPR 142/2004, art. 1, lett. I) e di considerare le aree territoriali edificabili, le loro varianti e gli edifici adibiti ad attività lavorativa ricadenti nelle fasce di pertinenza acustica come ricettori;
- si chiede il rispetto della Classificazione Acustica Comunale, prevista nel Piano di Zonizzazione Acustica Comunale anche nelle aree esterne al limite delle fasce di pertinenza acustica;
- si chiede un monitoraggio acustico post – operam per valutare il reale effetto di mitigazione apportato dagli interventi indiretti (si preferiscono barriere fonoassorbenti – fonoisolanti);

- si chiede di considerare la conformazione reale del territorio per la valutazione degli impatti acustici, considerando ad esempio l'effetto di riflessione del rumore sui versanti delle colline presenti nei pressi dell'infrastruttura;
- si richiede che lo SIA, compreso dei valori rilevati, di quelli scaturiti dai modelli previsionali, del sistema di calcolo usato per i modelli revisionali e dalla validazione di tali modelli rispetto ai valori reali mancanti negli elaborati presentati, sia sottoposto al parere di ARPA e AUSL di Rimini;
- si chiede di porre particolare attenzione alle vibrazioni e all'inquinamento acustico prodotto dai giunti di dilatazione presenti nell'asfalto dei ponti;
- si chiede che gli interventi di carattere puntuale vengano valutati sulla base del principio di compensazione ambientale;
- le tavole del progetto definitivo della serie STD, dalla 200 alla 204, sono completamente difformi rispetto alle previsioni di intervento previste nell'elaborato "Quadro di riferimento ambientale – Elaborati Grafici – parte 2", in particolare nella "Mappa del rumore notturno post – operam con mitigazione";
- si chiede l'installazione e/o la modifica e/o il completamento delle barriere fonoassorbenti – fonoisolanti in corrispondenza dei seguenti punti:
 - Località S. Vito di Rimini – dir Sud;
 - Attraversamento A14 con SP 258 "Marecchiese" – dir Sud e Nord;
 - Zona Paludi e industria Valentini – dir Sud e Nord;
 - Uscita Sud galleria di Covignano – dir Nord;
 - Svincolo a Sud del Casello di Rimini Sud – dir Sud;
 - Villaggio 1° maggio — dir Sud;
 - km 129+000 - dir Nord;
 - Ghetto Tombanuova - dir Nord;
 - BA19;
 - BA27.
- per attenuare l'elemento di taglio dell'area urbana causato dall'infrastruttura, e vista l'importanza di via di Grotta Rossa come collegamento, si chiede di prevedere nella sezione stradale del cavalcavia un percorso ciclopedonale in base alla normativa vigente in materia;
- per quanto riguarda lo smaltimento delle acque per il cantiere operativo e per il cantiere base previsti nel comune di Rimini, si fa presente che nelle attuali vicinanze attualmente non esiste la fognatura pubblica. Si chiede di concordare le modalità per lo smaltimento delle acque provenienti dai cantieri;
- al fine di tutelare la sicurezza per gli utilizzatori del tratto autostradale nella galleria di Covignano, si ritiene che debba essere prevista una scala di sicurezza per galleria che dalla quota stradale interna permetta l'uscita al piano di campagna superiore;
- si ritiene che debbano essere previsti un sistema di indicazioni automatiche di preallarme "stop" per gli automobilisti, in caso di presenza di acqua nelle gallerie e un doppio sistema di svuotamento delle gallerie dalle acque meteoriche;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

- illustrare le modalità con cui si garantisce la qualità dell'aria nei tratti della galleria di Covignano;
- fornire per la galleria di Covignano la relazione tecnico – illustrativa e la relazione idro – geologica;
- valutare se la realizzazione delle barriere BA21 e BA22 possa contenere il problema del rumore prodotto dai giunti di dilatazione presenti nell'asfalto del ponte;
- considerare nel prosieguo della progettazione l'intersezione nel nuovo progetto della S.S. 16 complanare alla sede stradale;
- si richiede che vengano realizzate delle schermature mediante alberi e arbusti come opera contenitiva degli impatti visivi ma anche come fissaggio delle polveri sulle cere del fogliame.
In particolare:
 - loc. C. Tomba – dir Sud;
 - uscita Sud della Galleria di Covignano – dir. Sud;
 - tra il km 128 e il km 129 – dir Nord;
 - località S. Martino Monte l'Abate.

Comitato trasferimento A14 Rimini e Verdi Rimini

- ribadiscono le proposte progettuali elaborate dal presidente del Quartiere n. 6 di Rimini sopra descritte;

Gruppo Consiliare “Verdi per la Pace” Regione Emilia Romagna

- sollecitano affinché siano prese in considerazione nel procedimento di VIA tutte le misure atte a tutelare con ogni mezzo possibile le popolazioni residenti e l'ambiente circostante, anche in considerazione delle osservazioni presentate dalla Regione Emilia Romagna;

CONSIDERATO che i contenuti delle osservazioni sono stati presi in considerazione nel corso dell'istruttoria, e che di tali osservazioni si è tenuto nella definizione delle prescrizioni;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada (A14) Bologna – Bari – Taranto. Progetto di ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Pedaso. Tratto Rimini Nord – Cattolica da realizzarsi nei Comuni di Rimini, Riccione, Coriano, Misano Adriatico, San Giovanni in Marignano e Cattolica (RN) presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.
a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. il progetto definitivo deve essere aggiornato sulla base delle ottimizzazioni progettuali alle quali si è pervenuti in fase istruttoria e pertanto dovrà prevedere:

- a. la modifica e/o eliminazione di 6 dei 22 cavalcavia di seguito riportati:
- C04 strada comunale Via Nuova 117+931;
 - C05 strada comunale S. Giustina (Via Variano) 118+752;
 - C07 strada comunale di Via della Grotta Rossa 126+216;
 - C08 strada vicinale Costapradello 129+925;
 - C12 strada comunale S. Lorenzo (Via Veneto) 133+963;
 - C21 strada comunale Luciona 144+060;
- b. la riduzione dell'ingombro di rilevati/trincee di notevole entità mediante l'introduzione di opere di sostegno, anche con soluzioni a minor impatto ambientale, per i tratti:
- Galleria artificiale Scacciano futura S.S. 16;
 - dal km 129+000 al km 129+200;
 - dal km 129+400 al km 129+700;
 - dal km 129+900 al km 130+300;
 - dal km 137+700 al km 137+900;
 - dal km 145+100 al km 145+375;
- c. l'integrazione delle barriere acustiche in riferimento agli abitati corrispondenti alle seguenti tratte:
- dal km 127+700 al km 128+700;
 - dal km 129+000 al km 129+300;
 - dal km 136+500 al km 137+000;
 - dal km 138+300 al km 139+100;
 - dal km 144+300 al km 145+500;
 - loc. Santamonica in prossimità di Rio Marano e dell'area di servizio Montefeltro;
 - loc. C. Tomba – dir Sud realizzazione di un prato cespugliato termo mesofilo;
 - uscita Sud della Galleria di Covignano – dir. Sud: realizzazione di un prato cespugliato (circa 150 m) fino al deviatore Ausa;
 - in ottemperanza alle richieste del Comune di Rimini;
2. prima dell'avvio dei cantieri, secondo modalità da concordare con la Regione Emilia Romagna con oneri a carico de Proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del DM. 261/02. In particolare:
- a) in previsione della futura realizzazione della nuova S.S. 16, avendo la Regione Emilia Romagna già richiesto una rielaborazione delle simulazioni d'impatti su diverse matrici ambientali, tenendo conto del cumulo degli effetti, si dovrà provvedere anche alla installazione di una rete di monitoraggio fissa per il rilevamento in continuo dell'inquinamento atmosferico a carico del proponente, la cui gestione dovrà essere affidata agli Enti locali da posizionarsi lungo il percorso autostradale in un ambito il più possibile urbano;
- b) qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3° corsia,



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Emilia Romagna nell'ambito della rete di qualità dall'aria e del Sistema di Monitoraggio prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare;

3. dovranno essere individuate, in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione, tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici almeno nelle seguenti opere stradali:
 - a. le barriere fonoassorbenti;
 - b. lo spartitraffico autostradale tipo New Jersey;
 - c. le pareti interne delle gallerie;
 - d. i muri di sostegno e di sottoscarpa;
 - e. la pavimentazione di tratti interni di gallerie;
4. il Proponente, unitamente alla revisione del progetto definitivo o del progetto esecutivo conseguente alle prescrizioni del presente parere, dovrà:
 - 4.1. relativamente alla protezione acustica di tutti i ricettori interessati dall'intervento, trovare soluzioni atte a ridurre al massimo le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative (necessariamente per i superamenti con $L_{eq} > 3$ dBA), garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti. Detta progettazione dovrà:
 - 4.1.1. assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;
 - 4.1.2. migliorare l'inserimento ambientale degli schermi acustici per adattare alla realtà locale l'applicazione dei tipologici presentati nelle integrazioni al SIA anche al fine di ottimizzare i punti singolari quali, ad esempio, i tratti di inizio delle barriere, la presenza delle piazzole di sosta, le spalle dei viadotti, le uscite di sicurezza, le variazioni altimetriche degli schermi, ecc.. Gli approfondimenti dovranno introdurre anche degli elementi di maggiore valenza architettonica al fine di ridurre l'omogeneità percettiva derivante dall'applicazione di una sola modalità costruttiva;
 - 4.1.3. provvedere alla restituzione delle informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 – DPR 142/04);
 - 4.2. relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto al precedente punto 2 e dal redigendo Piano di risanamento regionale della qualità dell'aria della Regione Emilia Romana e relativa delega alla Provincia di Rimini, ai sensi del DM n. 60/2002 e del D.Lgs n. 351/1999, definire anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata con la Regione. Si sottolinea la necessità che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente

autostrada” fornisce all’inquinamento locale mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall’inquinamento di fondo. A tal fine, inoltre, il proponente dovrà installare ed esercire, nell’ambito del sistema di monitoraggio, un idoneo sistema di conteggio del traffico per la conoscenza di tutti i veicoli (numero e tipologia) transitanti nell’intera estesa oggetto del potenziamento (Rimini Nord – Pedaso). Detto conteggio dovrà tenere conto sia dei flussi di transito di lunga percorrenza (monitoraggio delle sezioni di testa della tratta) sia di quelli a valenza locale mediante acquisizione delle informazioni dei transiti ai caselli;

- 4.3. prevedere un idoneo sistema di rilievo di fenomeni di congestione che dovessero verificarsi nelle tratte oggetto del potenziamento al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in entrata nell’autostrada, mediante sistemi di pannelli a messaggio variabile posti ai caselli, la necessità di dirigersi, temporaneamente, su altri itinerari per non aumentare i fenomeni di congestione e le emissioni a questi conseguenti;
- 4.4. relativamente alla permeabilità per la fauna, implementare i progetti esecutivi ed i capitolati per gli appalti al fine di attuare efficacemente tutti gli interventi indicati nel SIA (adeguamento della rete di recinzione e dei sottopassi, raccordo vegetazionale agli imbocchi, ecc). Inoltre si dovranno realizzare interventi infrastrutturali (sottopassi per la fauna minore, mantenimento degli spazi di interconnessione in corrispondenza rete idrica superficiale, ecc.) in corrispondenza delle aree di interferenza fra l’autostrada e la rete ecologica provinciale (corso del fiume Marecchia, area umida sul fiume Conca, ecc.);
- 4.5. dovrà essere eseguita la bonifica di tutte le aree dimesse ex A14 (con il riutilizzo dei materiali di risulta) e la loro destinazione a progetti di rinaturalizzazione di riqualificazione ambientale dei siti;
- 4.6. destinare tutte le aree di pertinenza attraverso interventi di piantumazione o di rinaturazione alla funzione di mitigare o compensare gli impatti di inquinamento acustico ed atmosferico causati dalle infrastrutture in esame e al contempo, alla funzione, dove possibile, di ricostruzione e implementazione della rete ecologica provinciale;
5. per mitigare gli impatti sull’ambiente idrico dovrà essere prevista l’adozione di idonei sistemi di tipo chiuso per quanto riguarda la raccolta ed il trattamento delle acque di piattaforma prima del loro conferimento nei ricettori idrici, per:
 - 5.1. tutelare gli acquiferi dai possibili eventi accidentali in corrispondenza dei pozzi alle progressive da km 127 + 000 a km 129 + 000, in corrispondenza degli abitati di Case Battera (progr. 134 + 000) e Case Muratori (progr. 137 + 800);
 - 5.2. gli attraversamenti del Fiume Marecchia e dei Torrenti AUSA, Marano, Melo, Conca, Ventena e Tavolo;
 - 5.3. il tratto, indicato con alta vulnerabilità, dalla progressiva km 130 alla progressiva km 131. A tal fine si dovrà provvedere alla realizzazione di piccoli impianti di fitodepurazione previa verifica dell’idoneità ambientale dei luoghi prescelti. A questo scopo verificare la possibilità di utilizzazione delle aree di pertinenza dell’autostrada. Detti interventi dovranno essere concordati con la Regione Emilia Romagna;



*Al Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

6. i capitolati di appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dallo studio di impatto ambientale al fine di rispettare le condizioni ambientali durante la fase di costruzione con particolare attenzione alla salvaguardia:
 - 6.1. delle acque, sia superficiali che sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;
 - 6.2. della salute pubblica disturbo alle aree residenziali e ai servizi ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento;
 - 6.3. del clima acustico;
 - 6.4. dell'inquinamento atmosferico ed in particolare imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;
 - 6.5. dei livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento ai cantieri (terre, inerti, calcestruzzi ed altri materiali) prescrivendo alle imprese il divieto della circolazione sulle stesse strade nel periodo orario dalle ore 8,00 alle ore 10,00;
7. per quanto riguarda le terre e rocce da scavo, si dovrà fare riferimento al complesso delle norme che saranno vigenti all'atto dell'apertura dei cantieri;
8. gli interventi di ripristino vegetazionale dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'innescò dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento e saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:
 - dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescò di dinamismi naturali;
 - dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella e semi;
 - ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino, si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato (Manuali e Linee Guida di settore pubblicati dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, dal Comitato per la Lotta alla Siccità e Desertificazione di cui al D.P.C.M. 26.9.97 e "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" - Ministero Ambiente e della Tutela del Territorio, Roma 1997); qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un' idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo di materiale da propagazione locale;

- il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico *“Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi”* che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno quinquennale sull’efficacia degli interventi successivamente all’ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali (ARPA Emilia Romagna o altre strutture competenti in materia) e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime strutture che dovranno inoltre verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna;
9. dovrà essere predisposto un corretto piano di manutenzione dell’opera per:
 - 9.1. consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconessioni e/o irregolarità del manto stradale, assicurare l’efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche e garantire un idoneo stato delle parti di opere dimesse ma non smantellate con particolare riferimento alla tratta lasciata a disposizione per la realizzazione della variante della S.S. 16 tra Bellaria (Rimini nord) e Cattolica;
 - 9.2. la gestione delle opere a verde e dei presidi idraulici per assicurare l’efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo;
 10. a titolo di compensazione dovrà essere predisposto un piano finalizzato alla riforestazione di territori nell’ambito della Regione Emilia Romagna per l’assorbimento di carbonio in linea con gli obiettivi del Piano nazionale di riduzione di gas serra in adempimento al protocollo di Kyoto. A tal fine dovrà essere previsto l’aumento della superficie forestale regionale privilegiando il recupero di territori abbandonati e la protezione del territorio dai rischi di dissesto. Le aree dovranno essere individuate, di comune accordo con la Regione, con la quale dovranno essere definite anche le modalità di acquisizione e di gestione, in modo proporzionale all’incidenza che il settore trasporti ha nell’emissione nazionale e ai chilometri di infrastruttura in progetto rispetto all’estensione nazionale della viabilità primaria (rete autostradale, statale e regionale);
 11. dovrà essere eseguito un monitoraggio ambientale nelle diverse fasi (ante operam, cantierizzazione e post operam) il cui progetto, redatto secondo le linee guida redatte dalla Commissione Speciale VIA ed approvate in data 4 settembre 2003, dovrà essere presentato prima dell’approvazione del progetto esecutivo. Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di un idonea banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati. Il proponente al riguardo dovrà, di concerto con l’ARPA, rendere coerente quanto sopra con il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale indicato dalla Regione Emilia Romagna;
 12. le prescrizioni 1), 3), 4), 6), 8), 9), 10) e 11) dovranno essere poste in verifica di ottemperanza presso il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le prescrizioni “1”, “4.1.2.”, “4.4”, “4.5”, “4.6”, “8” e “10” dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza anche da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;



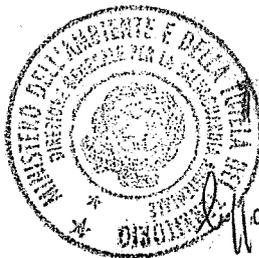
*Il Ministro dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

13. dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Emilia Romagna e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

DISPONE

- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autostrade per l'Italia, al Ministero delle infrastrutture Direzione Generale per le Politiche di Sviluppo del Territorio ed alla Regione Emilia Romagna, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate;
- che il proponente trasmetta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, copia del provvedimento autorizzativo finale pubblicato ai sensi dell'art. 11, comma 10 della Legge del 24.11.2000 n. 340.

Roma li 14 MAG. 2007



16 MAG. 2007

16.05.2007

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**

bn

AR