



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2012 - 0002590 del 17/07/2012

Pratica N.

Ref. Messaggio:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0017579 del 19/07/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

→ Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: Trasmissione Parere n. 985 del 06 luglio 2012 - Parere Art. 9 DM 150/07 - A14 tratto Cattolica - Fano Cavalcavia Km 165+254 - Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Ai sensi dell' art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007, per le successive azioni di competenza, della Direzione Generale si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 06 luglio 2012.

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campi Longo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0251.DOC

La presente copia fotostatica composta di N° 9 fogli è conforme al suo originale. Roma, li 13 LUG. 2012



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

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA E VAS**

Parere n. 985 del 06 luglio 2012

Progetto:	<p align="center">Parere Art. 9 DM 150/07</p> <p align="center">A 14 tratto Cattolica – Fano Cavalcavia Km 165+254</p>
Proponente:	<p align="center">Autostrade per l'Italia S.p.A.</p>

Handwritten initials

Multiple handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures along the right margin.

Stamp: Commissione dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS Il Segretario della Commissione

24

5

P

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la nota prot. DVA/2012/30783 del 16.03.2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali ha trasmesso alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS la nota della Regione Marche n.767343 relativa al DEC-VIA1249 del 28.11.2006 di compatibilità ambientale del progetto "Autostrada (A14) Bologna - Bari - Taranto Progetto di ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Pedaso Tratto Cattolica - Fano" presentato da Autostrade per l'Italia S.p.a.;

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

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge del 06 Luglio 2011, n. 98, convertito nella legge n.111 del 15 luglio 2011, art. 5 comma 2 bis;

VISTO il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO che con DEC-VIA1249 del 28.11.2006 il Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali ha espresso : "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 Cattolica - Fano [...] 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. [...];

b. [...];

c. [...];

d. [...];

e. [...];

Handwritten signature

Handwritten mark

Handwritten mark

Large handwritten signature and notes

47

f. La demolizione del sovrappasso esistente al KM 165+254 e sostituzione con viabilità alternativa per la Strada Comunale/vicinale;

[...]"

VISTA e CONSIDERATA la nota della Regione Marche n.767343 con cui la Regione ritiene condivisibile la richiesta degli Enti Locali interessati. che ritengono immotivata la prescrizione 1.f del al DEC-VIA1249 del 28.11.2006, poiché "nel documento istruttorio, nelle premesse e negli atti di tavoli tecnici e Conferenze dei Servizi non si trovano richieste o motivazioni che preannunciassero la suddetta prescrizione" ed in particolare:

- con nota n. 77933/2011, inviata anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, i Comuni di Pesaro e Fano congiuntamente hanno chiesto "il ripristino del manufatto così come previsto dal progetto preliminare [...] in quanto il manufatto in questione, che rappresenta il collegamento storico tra le frazioni di Novilara e Roncosambaccio, "[...] è in quota ed esiste da prima della costruzione dell'autostrada" e "[...] l'impatto ambientale del collegamento previsto è sicuramente maggiore della viabilità da noi richiesta e già esistente" ed infine "la viabilità alternativa prevista dal progetto, oltre a rendere disagiata e tortuosa il collegamento da Novilara a Roncosambaccio, presenta problemi di sicurezza poiché si tratta di due nuove strade che s'immettono con una curva ad angolo retto in un sottopasso di dimensioni ridotte tanto che i mezzi di soccorso (ambulanza, un mezzo dei vigili del fuoco) potrebbero avere difficoltà a muoversi";
- con nota n. 83156/2011, inviata anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Provincia di Pesaro e Urbino, in cui si è considerato che "non rinvenendo nel documento istruttorio e nelle premesse alcun particolare riferimento all'impatto ambientale del sovrappasso citato che ne giustifica l'abbattimento senza ricostruzione, non si comprende come mai un'opera esistente estremamente utile (che era già inserita nel contesto ambientale dell'area in quanto trattasi di un cavalcavia che supera l'A14 che in quel tratto è situata in profonda trincea e quindi il cavalcavia non ha rampe d'accesso in rilevato o altre opere), sia stata stralciata indicando di utilizzare una incerta viabilità alternativa" e che "esaminando sul posto la situazione [...] si è potuto constatare che la cosiddetta viabilità alternativa presenta non pochi problemi quali :
 - realizzazione di nuove strade parallele alla A 14;
 - ingresso al sottopasso esistente ad angolo retto;
 - pendenza elevata delle strade di accesso;
 - ristrettezza del sottopasso che consente il transito i due mezzi con estrema difficoltà, accentuata in caso di mezzi di soccorso;
 - allungamento dei percorsi"

la Provincia richiede di "[...] rivedere la prescrizione indicata e di consentire ad Autostrade per l'Italia SpA di realizzare un nuovo cavalcavia nella stessa posizione in cui era previsto già nel progetto a suo tempo presentato";

CONSIDERATO che è stato svolto un sopralluogo congiunto tecnico tra i membri della CTVIA, a cui hanno partecipato membri del Gruppo Istruttore, rappresentanti autorevoli di tutti gli Enti Locali potenzialmente interessati all'opera e il Proponente;

CONSIDERATO che, nel corso del sopralluogo congiuntamente con tutti i presenti, è stata ripercorsa la genesi del progetto, da cui è emerso che il preliminare prevedeva l'abbattimento del cavalcavia al Km 165+254, e la sua ricostruzione a pochi metri dall'attuale, mentre il progetto definitivo prevede lo spostamento del manufatto di attraversamento in posizione spostata più a Sud;

CONSIDERATO che, nelle more del ricevimento ufficiale da parte del MATTM del verbale di sopralluogo, tutti i rappresentanti degli Enti Locali hanno dichiarato di auspicare la ricostruzione del cavalcavia nello stesso punto occupato oggi dall'esistente, mostrando piena condivisione di indirizzi e armonia di intenti.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

24

[Handwritten signature]

VALUTATO che la ricostruzione del cavalcavia nella medesima posizione attualmente occupata dall'esistente rappresenta la soluzione ottimale:

- dal punto di vista ambientale, in quanto il sedime interessato è sempre stato occupato dal medesimo tipo di opera, anche in tempi precedenti alla realizzazione dell'autostrada A14, e quindi la costruzione di un nuovo cavalcavia – seppur leggermente allungato a causa dell'aumento di corsie autostradali da scavalcare – non presenta alcuna criticità, né mostra di aggravare il contesto ambientale in cui verrebbe inserito, dato che continuerebbe a collegare strade storicamente esistenti, con i medesimi accessi e negli stessi punti, senza modifiche significative di tracciato e di geometria;
- dal punto di vista della viabilità secondaria, in quanto la costruzione di un nuovo cavalcavia nella stessa posizione di quello esistente non necessita un adeguamento sostanziale della stessa, ma solo la rivisitazione dei punti di interconnessione con il nuovo manufatto ricostruito e ampliato. Invece, lo spostamento a sud dell'attraversamento, senza ricostruzione dell'attuale cavalcavia, comporterebbe la realizzazione di tracciati secondari paralleli alla A14 (dalla parte delle corsie verso SUD), con realizzazione di scavi, trincee, paratie e muri di sostegno, senza poi considerare le interferenze con piccoli corsi d'acqua presenti in quel versante e la potenziale alterazione del regime idrico in loco;

[Handwritten signature]

VALUTATO che le opere di cantierizzazione prevedibili per il progetto auspicato dagli Enti Locali risulterebbero certamente inferiori per quantità rispetto a quelle del progetto definitivo, in quanto non verrebbe più realizzata la viabilità secondaria precedentemente descritta e, inoltre, le operazioni di demolizione, scavo e ricostruzione del cavalcavia nello stesso sedime permetterebbero un maggior riutilizzo sul posto dei materiale di risulta;

VALUTATO che nella zona circostante l'area proposta per l'opera non si rileva la presenza di ricettori sensibili, che possano essere disturbati dalle attività di realizzazione della stessa, e che la medesima zona risulta inoltre già interessata dalle attività del cantiere principale, riguardante la realizzazione della terza corsia della autostrada A14 nelle due direzioni;

[Handwritten signature]

VALUTATO che tutte le attività e le opere connesse al nuovo cavalcavia potranno essere facilmente pianificate ai fini della previsione – gestione – protezione da eventuali possibili impatti sull'ambiente, poiché saranno necessariamente ricomprese nel vicino "cantiere principale", che è già progettato in tutti i suoi aspetti di tutela ambientale;

VALUTATO che il nuovo cavalcavia, per quanto leggermente più lungo e ampio di quello attuale, verrebbe realizzato in analogia a quelli già dislocati a nord e sud del tratto autostradale in oggetto, e quindi con tipologie edilizie, materiali e forme già approvate in fasi precedenti, nell'ambito dei lavori di ampliamento della A14.

[Handwritten mark]

VALUTATO, inoltre, che il nuovo cavalcavia verrebbe realizzato in un tratto dove l'autostrada A14 è "in trincea" e quindi appoggerebbe direttamente sui rilevati a monte e a valle, come quello attuale, senza piloni o altre opere "in elevazione", e che ciò non comporterebbe quindi alcun impatto aggiuntivo di natura paesaggistica.

[Handwritten signature]

VALUTATO che nel corso del sopralluogo, che ha consentito di visitare in modo completo le aree poste a nord e a sud del cavalcavia, non sono emersi altri elementi ostativi, di tipo ambientale, alla realizzazione della nuova opera, così come voluta dagli Enti Locali.

VALUTATO, infine, che tutti gli Enti Locali presenti al sopralluogo e interessati alla nuova opera si sono detti pronti alla realizzazione di un piano del traffico provvisorio, nel periodo intercorrente tra la demolizione dell'attuale cavalcavia e la ricostruzione del nuovo, per far fronte alla parziale situazione di isolamento che potrebbe interessare alcuni centri abitati dislocati sul versante a monte (a lato delle corsie della A14 verso sud), capace di comprendere anche la gestione di eventuali emergenze, come il passaggio di mezzi dei VVF o della Protezione Civile etc.;

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature block]

44

S

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

RITIENE

condivisibile la richiesta del Proponente, Regione Marche, di poter realizzare un nuovo cavalcavia, capace di scavalcare la sede autostradale ampliata della A14, nel medesimo sedime del cavalcavia attuale, previa demolizione del manufatto esistente.

R

Ue

or

h

g.

VS

h

E

stace

C

BR

g

h

h

h

h

h

h

h

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Guido Monteforte Specchi

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Gaetano Bordone

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Maria Fernanda Stagno

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Sandro Campilongo

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

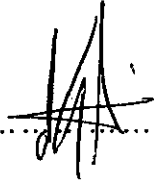
Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

ASSENTE

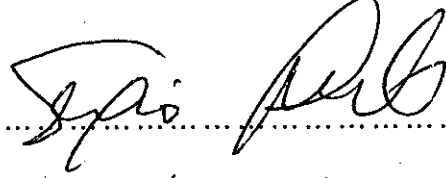
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

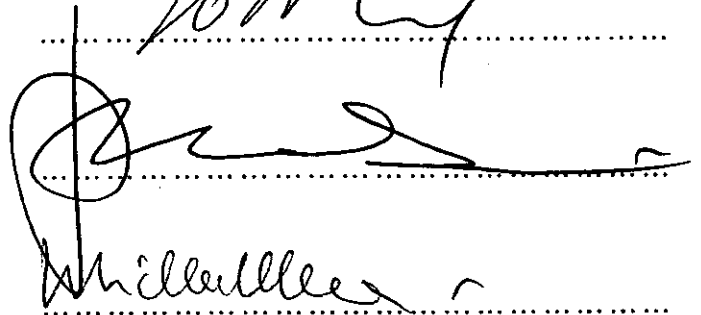
Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo

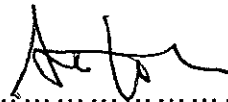


Arch. Bortolo Mainardi

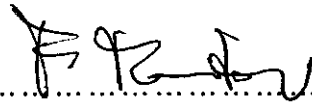


Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

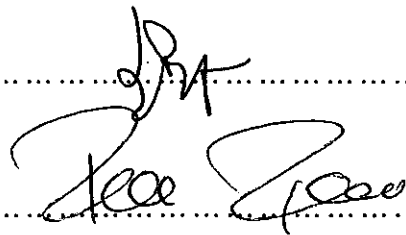
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi



Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

.....

Dott. Paolo Saraceno

[Handwritten signature]

Dott. Franco Secchieri

[Handwritten signature]

Arch. Francesca Soro

[Handwritten signature]

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

[Handwritten signature]

Ing. Roberto Viviani

[Handwritten signature]

~~Rappresentanti Regionali
Arch. Alessandro Maria Di Stefano~~

[Handwritten signature]

ASSENTE

Dott. David Piccinini

.....