

AUTOSTRADA A14: BOLOGNA – BARI – TARANTO
TRATTO CATTOLICA - FANO
OPERE COMPENSATIVE COMUNE DI PESARO:
NUOVO SVINCOLO DI PESARO SUD

Richiesta di proroga dell'efficacia temporale
provvedimento di compatibilità ambientale V.I.A. n°116 del 16.03.2018
ai sensi dell'art. 25, co. 5 del D.Lgs.152/2006

RELAZIONE DI AGGIORNAMENTO DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Sommario

1	PREMESSA.....	1
2	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO	2
2.1	Il progetto stradale	2
2.2	Il cantiere.....	3
3	AGGIORNAMENTO INQUADRAMENTO TERRITORIALE E VINCOLISTICO	5
3.1	VINCOLI E RETE NATURA 2000	5
3.2	Pianificazione Regionale.....	7
3.3	Pianificazione provinciale: PTCP di Pesaro	11
3.4	Pianificazione comunale: PRG di Pesaro.....	13
4	CONSIDERAZIONI SUGLI IMPATTI AMBIENTALI.....	16
4.1	ATMOSFERA	16
4.2	RUMORE.....	20
4.3	AMBIENTE IDRICO.....	21
4.4	SUOLO e SOTTOSUOLO.....	22
4.5	VEGETAZIONE	23
4.6	FAUNA	24
5	CONCLUSIONI.....	25

1 PREMESSA

La presente relazione è funzionale alla richiesta della proroga della Valutazione di Impatto Ambientale relativa al Nuovo Svincolo di Pesaro Sud, sull'Autostrada A14, che si è conclusa positivamente con Decreto VIA N°116 del 16.03.2018.

Tale svincolo faceva parte delle opere compensative a carattere infrastrutturale, localizzate nel Comune di Pesaro, che, nell'ambito del processo autorizzativo dei lavori di adeguamento alla terza corsia del tratto dell'Autostrada A14, tra Cattolica (RN) e Fano (PU), sono state prescritte dagli Enti in sede di Conferenza dei Servizi ed indicate nella Delibera Regionale n°735 del 19/06/06.

Le infrastrutture richieste ricadevano nell'ambito di applicazione della normativa relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs.152/06 "Norme in materia ambientale" e Legge Regionale Marche 26 marzo 2012, n°3 "Disciplina regionale della valutazione di impatto ambientale (VIA)").

L'unica opera sottoposta alla Procedura VIA di competenza nazionale è il Nuovo Svincolo di Pesaro Sud, che costituisce una modifica a un'infrastruttura autostradale già autorizzata, ovvero l'ampliamento alla terza corsia dell'autostrada A14 (D.Lgs.152/06, Allegato II - Progetti di competenza statale, punto 10. *"Opere relative a:...autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietati tra l'altro l'arresto e la sosta di autoveicoli"*). La Procedura si è conclusa con il Decreto VIA N°116 del 16.03.2018, pubblicato sulla GU in data 05/05/2018, in cui si esprime un giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni.

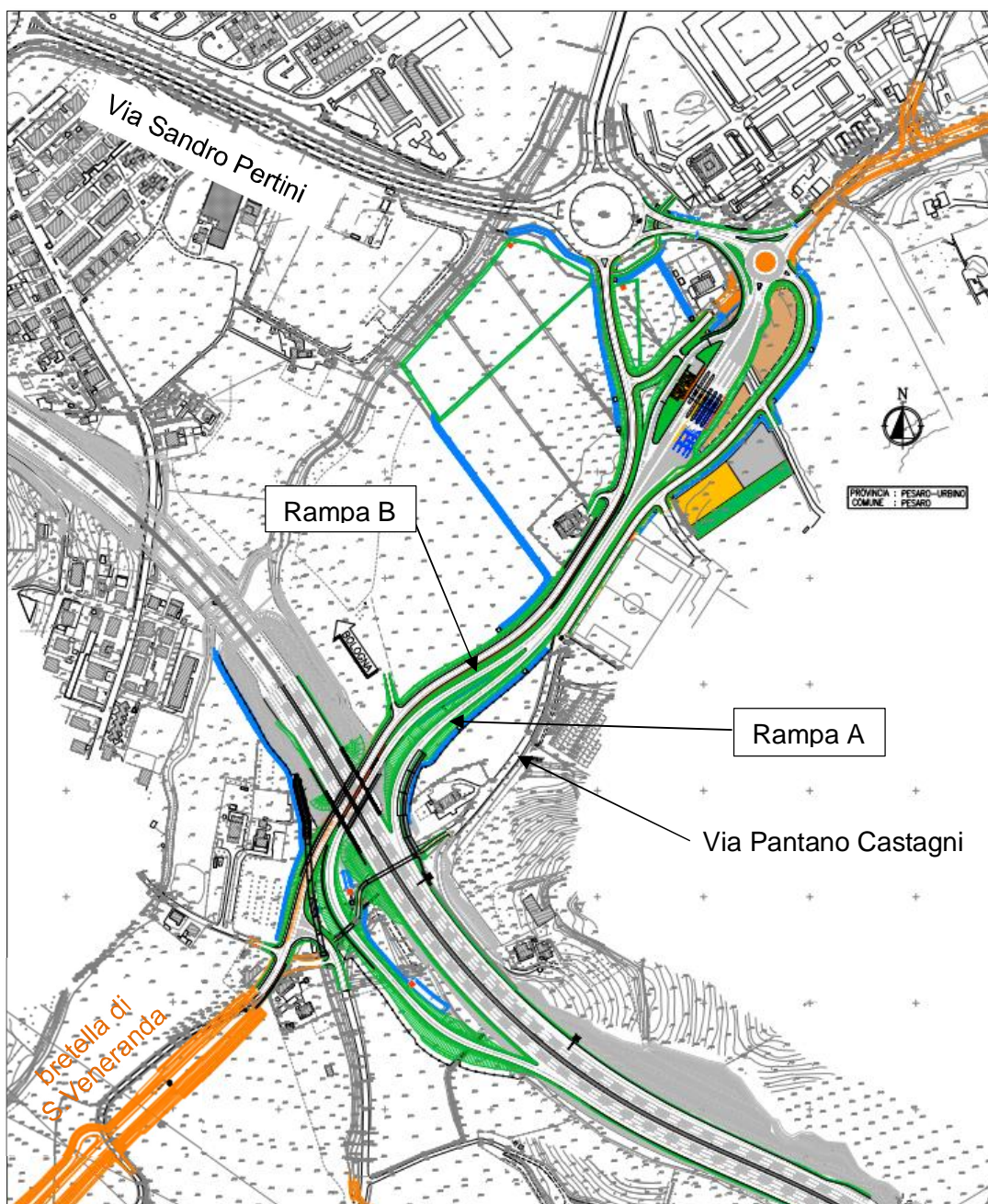
Gli altri interventi, invece, rientravano nella tipologia di opere di competenza regionale (D.Lgs.152/06, Allegato IV – Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano, punto 7. Progetti di infrastrutture, lett. g) strade extraurbane secondarie; Legge Regionale n. 3/12, Allegato B1 – Tipologie progettuali da sottoporre a verifica di assoggettabilità regionale, punto 3. Progetti di infrastrutture, lett. c) Strade extraurbane secondarie di interesse regionale). Tali viabilità rivestivano infatti carattere locale per tipologia, funzione e, soprattutto entità delle interferenze e possibili impatti ambientali. Per questo motivo, sono stati redatti due differenti Studi di Impatto Ambientale, sottoposti a due procedure separate.

La presente relazione esplicativa si riferisce esclusivamente al Nuovo Svincolo di Pesaro Sud, per il quale viene richiesta una proroga della validità del Decreto VIA N°116 del 16.03.2018, pubblicato sulla GU in data 05/05/2018, e fornisce gli elementi di aggiornamento necessari ad appurare la conferma del quadro vincolistico ed ambientale considerato nello Studio di Impatto Ambientale e nelle sue Integrazioni.

2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI IN PROGETTO

2.1 Il progetto stradale

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



GLI INTERVENTI IN OGGETTO: STRALCIO PLANIMETRICO

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

autostradale tramite un nuovo sottopasso (che include anche il passaggio della nuovo tratto della bretella di S.Veneranda), curva a sinistra e si affianca al corpo autostradale, per immettersi in carreggiata Sud.

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

Per quanto concerne la zona del casello, rispetto al Progetto approvato in sede di VIA, l'aggiornamento dello Studio di Traffico ha evidenziato la necessità di introdurre una ulteriore pista in uscita dall'Autostrada, che occuperà in parte la zona interclusa tra il sedime del piazzale e la viabilità locale, sovrapponendosi all'area di cantiere.

Il piazzale infine è collegato alla viabilità locale tramite una rampa bidirezionale (rampa C) che si innesta sulla nuova rotatoria di progetto, posta tra via Sandro Pertini e la strada Pantano Castagni. Infine vengono creati 2 nuovi rami diretti di collegamento per alleggerire il traffico nella rotatoria di svincolo.

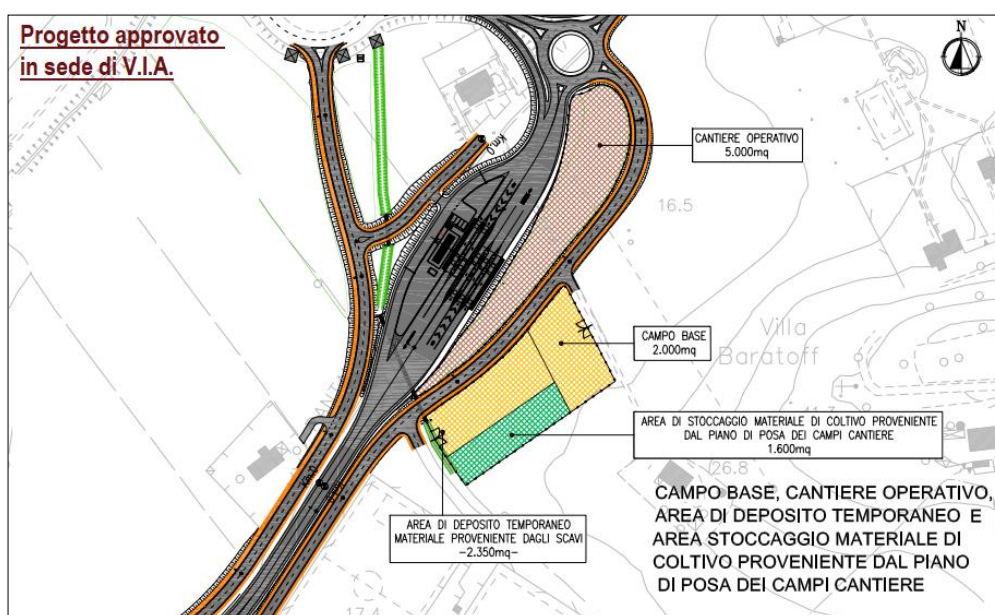
Con la configurazione dello svincolo sono stati inoltre definiti il riallineamento e l'organizzazione della viabilità locale. Infatti, l'altimetria della rampa B nell'intersecare la strada Pantano Castagni non ne permette lo scavalco, rendendo impossibile l'utilizzo del sottopasso autostradale esistente. Pertanto, la nuova bretella di S. Veneranda, che inizialmente si connetteva con la strada Pantano Castagni proprio in corrispondenza del sottopasso esistente, viene deviata verso nord, attraversando l'autostrada in affiancamento alla rampa B, sino alla rotatoria di via Sandro Pertini.

La via Pantano Castagni viene riallineata nel tratto tra il campo sportivo e la rotatoria di svincolo riconfigurandosi, come viabilità locale a servizio dello stadio e di alcune abitazioni.

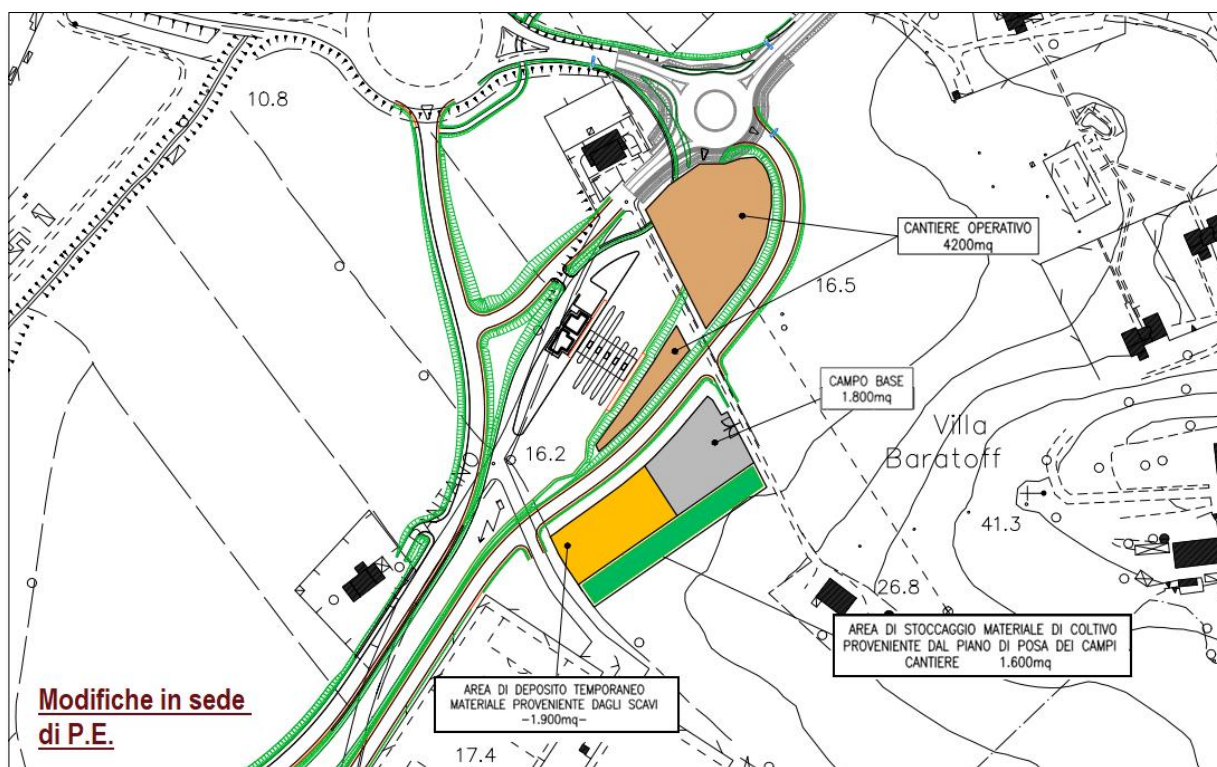
Il sedime del sottopasso esistente viene utilizzato per realizzare un attraversamento ciclabile che permette di connettere in modo diretto l'abitato di S. Veneranda con lo stadio.

2.2 Il cantiere

L'organizzazione delle aree di cantiere ha subito piccoli aggiustamenti che ricalcano la risagomatura del sedime del progetto, che non hanno comportato modifiche sostanziali Rispetto al Progetto approvato in sede di VIA.



PROGETTO APPROVATO IN SEDE DI VIA: STRALCIO PLANIMETRICO DELLE AREE DI CANTIERE



PROGETTO ESECUTIVO: STRALCIO PLANIMETRICO DELLE AREE DI CANTIERE

La durata lavori è prevista di 28 mesi, di cui 24 per la effettiva realizzazione dello svincolo.

Come evidente da quanto sopra rappresentato, gli affinamenti progettuali introdotti sono normali approfondimenti di dettaglio che sono propri della fase di progettazione esecutiva e non sono rilevanti ai fini della richiesta di proroga del decreto VIA.

3 AGGIORNAMENTO INQUADRAMENTO TERRITORIALE E VINCOLISTICO

Lo studio di impatto ambientale è stato redatto sulla base delle richieste del DPCM 27/12/88, che prevede l'organizzazione in tre quadri di riferimento: programmatico, progettuale ed ambientale.

All'interno del Quadro di riferimento Programmatico, è stata analizzata la coerenza del progetto rispetto alla pianificazione vigente nel 2015, anno di pubblicazione dello Studio.

L'assetto territoriale dell'area interessata dal progetto è definito, a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale (PTR) e dal Piano Paesistico e Ambientale Regionale (PTPR) della Regione Marche, a livello provinciale dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) di Pesaro, e a livello comunale dal Piano Regolatore generale del comune di Pesaro.

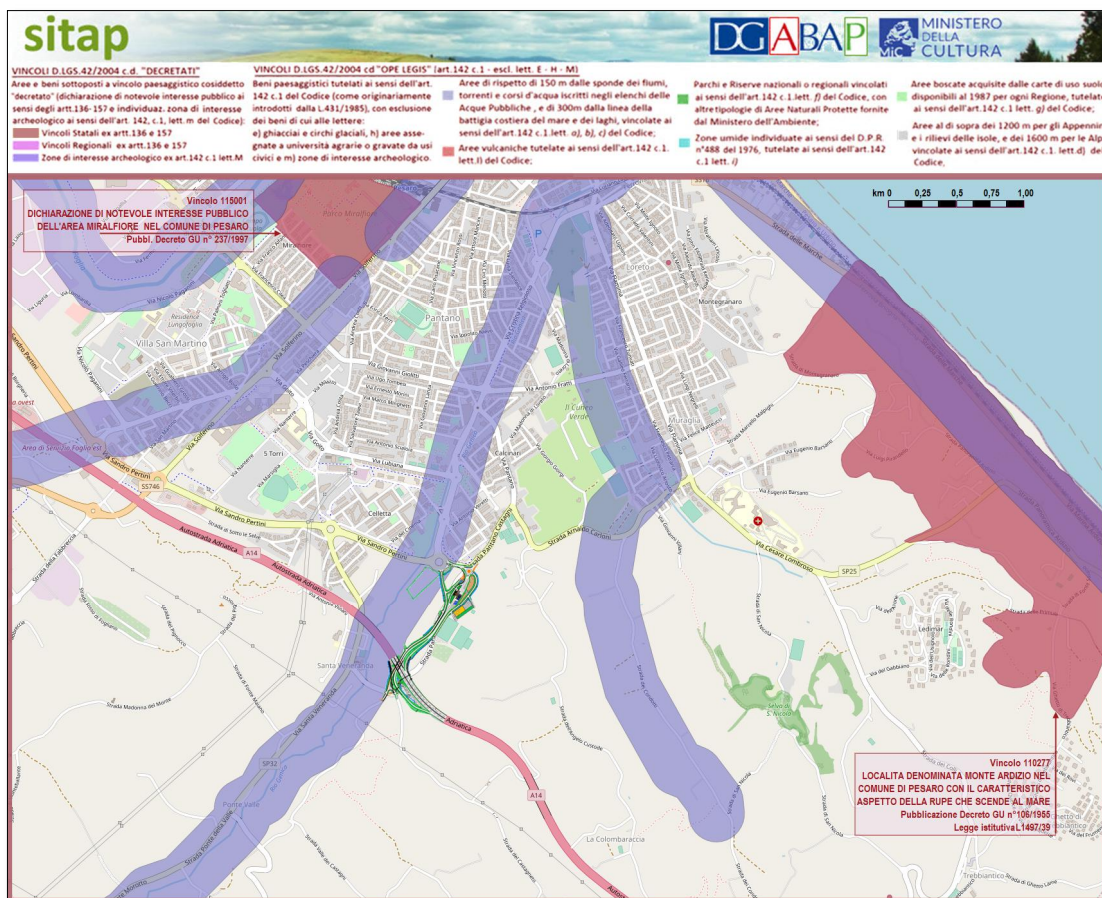
Ad oggi è stata fatta una verifica sull'attualità della Pianificazione analizzata nello S.I.A. per dare qui riscontro di eventuali modifiche o revisioni intervenute fino ad oggi.

Come esposto di seguito, gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale, provinciale e locale non hanno subito aggiornamenti rispetto ai contenuti analizzati nel SIA.

Vengono qui riportati, comunque, gli stralci degli elaborati relativi all'intervento in oggetto, in cui emerge una sostanziale conferma dei contenuti analizzati all'interno del SIA.

3.1 VINCOLI E RETE NATURA 2000

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico, è stato preliminarmente consultato il Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (nel seguito: SITAP) del Ministero della Cultura (nel seguito: MiC), che ha evidenziato la presenza di ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs.42/2004 e s.m.i. nelle vicinanze dell'area di progetto.



STRALCIO DEL SITAP DEL MiC CON SOVRAPPOSIZIONE DELLO SVINCOLO

Nello specifico, lo stralcio del SITAP, relativo all'intorno dello Svincolo di Pesaro, riporta:

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

In considerazione della non esaustività della banca dati MiC rispetto alla situazione vincolistica effettiva, della variabilità del grado di accuratezza delle delimitazioni di vincolo rappresentate nel sistema, rispetto a quanto determinato da norme e provvedimenti ufficiali, nonché delle particolari problematiche relative alla corretta perimetrazione delle aree tutelate per legge, i due portali del MIC sono da considerare un sistema di archiviazione e rappresentazione a carattere meramente informativo e di supporto ricognitivo, attraverso i quali è possibile effettuare riscontri sullo stato della situazione vincolistica alla piccola scala e/o in via di prima approssimazione, ma a cui non può essere attribuita valenza di tipo certificativo.

Per quanto concerne la distanza da SIC e ZPS, come già evidenziato nello SIA, non ci sono Siti della Rete Natura 2000 nel raggio di 1 km.

I siti più vicini sono a circa 1,2 km dallo svincolo a una distanza tale per cui non è stato ritenuto necessario redigere lo Studio per la Valutazione di Incidenza:

- la ZSC IT5310009 Selva di San Nicola, a circa 1,3 km dallo svincolo,
- la ZPS IT5310024 Colle San Bartolo e litorale pesarese, una vastissima area che si estende per km, circondando tutto il centro urbano di Pesaro.



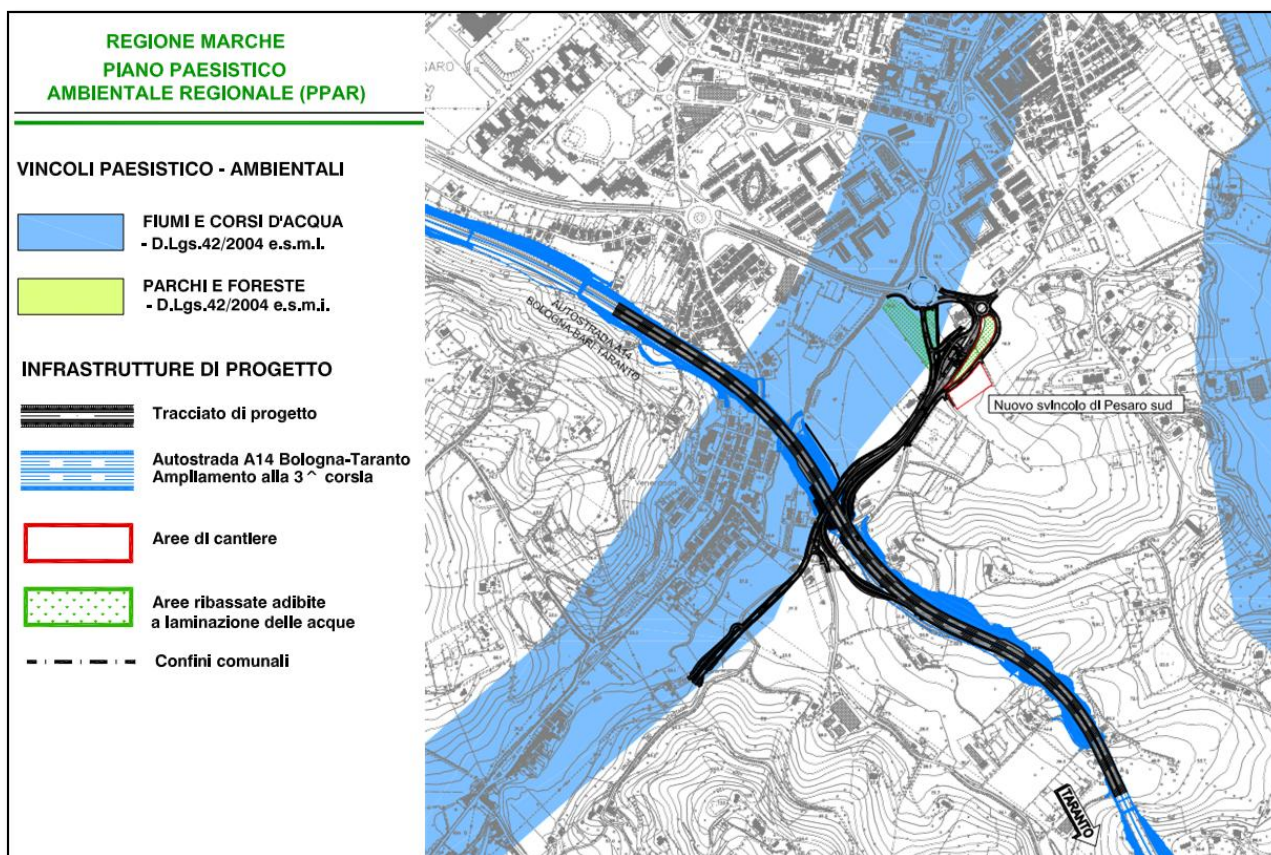
STRALCIO DEL GEOPORTALE NAZIONALE DEL MISE CON SOVRAPPOSIZIONE DELLO SVINCOLO

3.2 Pianificazione Regionale

3.2.1 Piano Paesistico e Ambientale Regionale

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

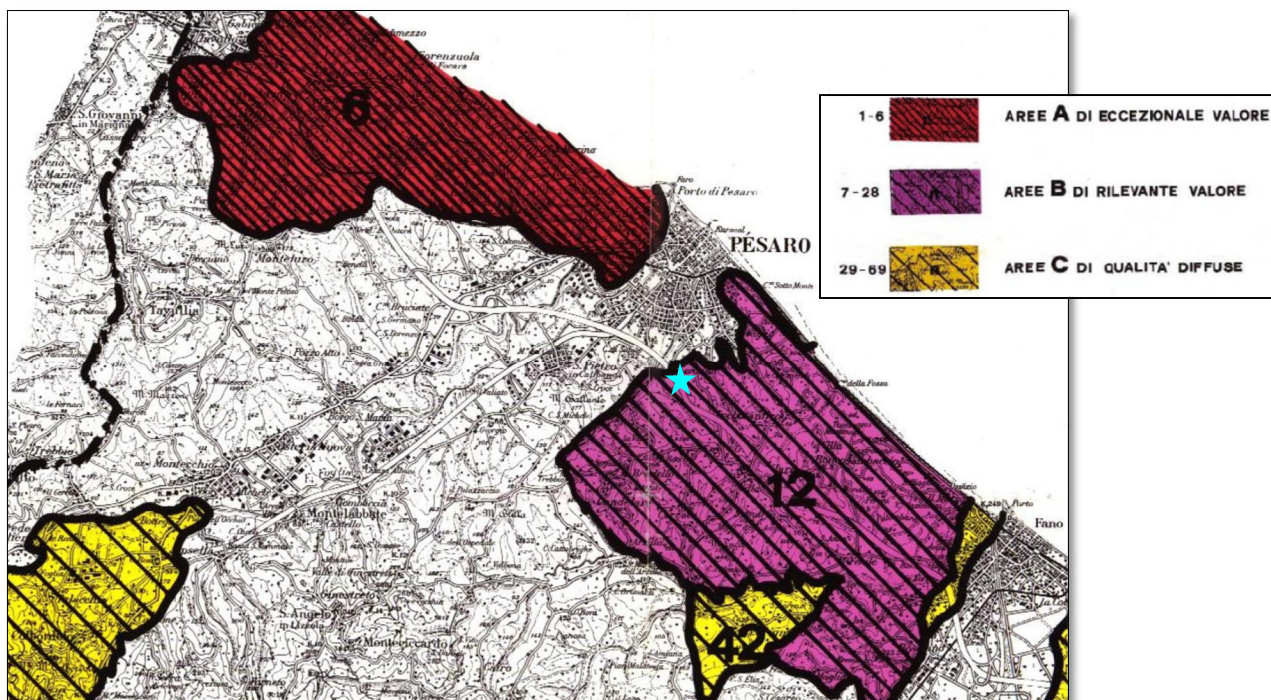
L'obiettivo del PPAR è quello di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni.



PPAR MARCHE - STRALCIO CARTA VINCOLI AMBIENTALI

Lo stralcio della tavola 1 *Vincoli paesistico – ambientali*, riportata sopra, individua, l'adiacenza dell'intervento con il confine della fascia di *Fiumi e corsi d'acqua* e *Vincoli regionali (Galasso)*.

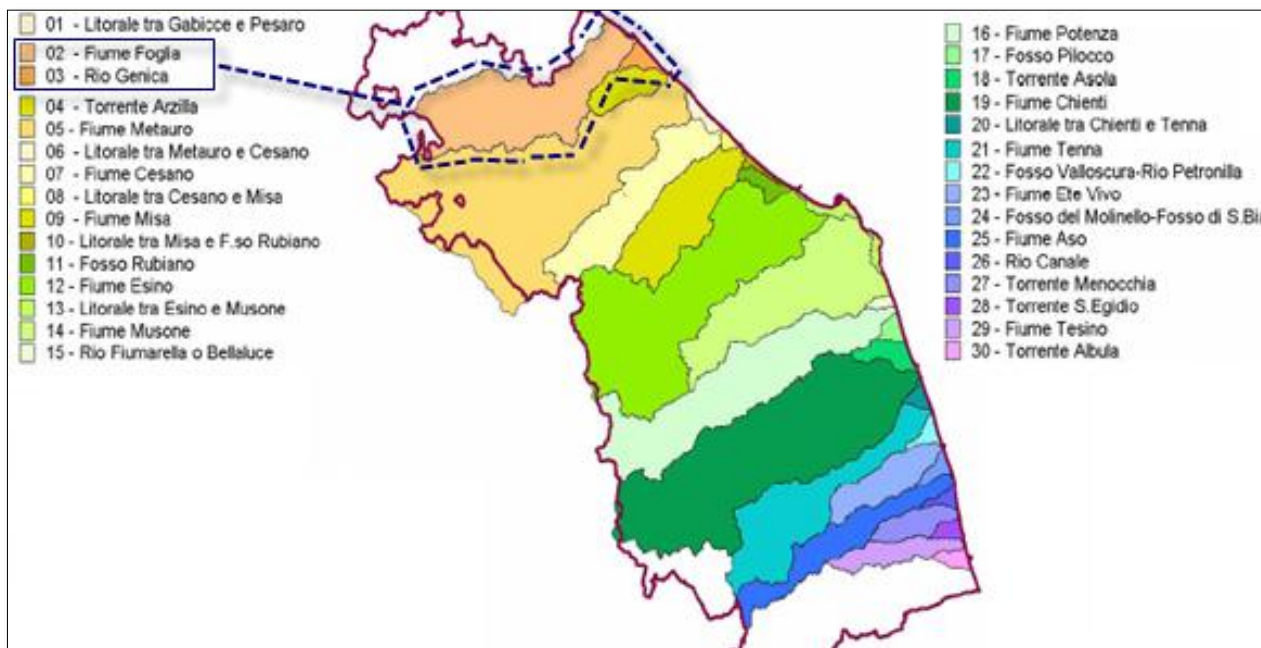
Si sottolinea che proprio per minimizzare le criticità derivanti dall'interferenza degli interventi rispetto alle aree vincolate, la conformazione dello svincolo è stata modificata in sede di VIA, posizionandolo più lontano dal corso d'acqua.



PPAR - STRALCIO TAV.6 "AREE PER RILEVANZA DEI VALORI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI"

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

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

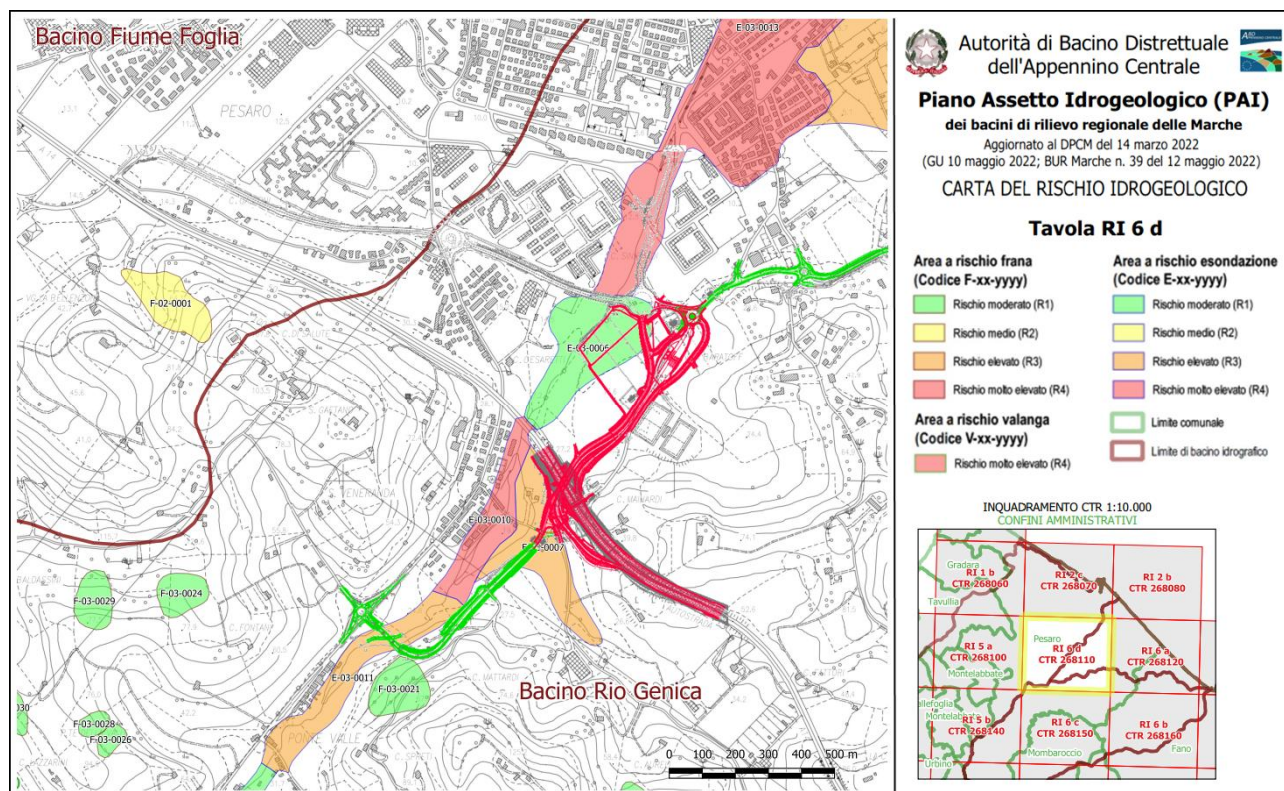


BACINI IDROGRAFICI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI BACINO DELLA REGIONE MARCHE
(PAI APPROVATO CON DEL.C.R. N°116 DEL 21/01/2004)

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

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

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



Aree a Rischio frana e a rischio esondazione

All'interno dei bacini idrografici sono state individuate:

- aree soggette a pericolosità e a rischio idraulico in quanto inondabili da piene fluviali delle aste principali assimilabili ad eventi con tempi di ritorno fino a 200 anni (TITOLO II delle Norme Tecniche di Attuazione); tali aree a pericolosità idraulica sopra descritte sono state suddivise in tronchi fluviali omogenei, con criteri comprendenti morfologia dell'alveo, presenza di opere trasversali ed elementi a rischio; in ogni singolo tronco fluviale omogeneo così individuato è stato attribuito un livello di rischio, articolato in quattro classi, riferito agli elementi esposti contenuti in

una matrice di analisi. Alle classi di rischio individuate (da R4 a R1) sono associabili le definizioni contenute nel DPCM 29.09.98;

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

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

In merito alle aree soggette a rischio di esondazione, si evidenziano le seguenti criticità.

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

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

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

Dall'analisi della cartografia non emergono interferenze con aree a rischio frana e aree a rischio valanga.

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

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

L'Assemblea legislativa regionale delle Marche ha approvato con delibera DACR n.145 del 26/01/2010 il nuovo Piano di Tutela delle Acque (PTA), che rappresenta lo strumento di pianificazione regionale finalizzato a conseguire gli obiettivi di qualità previsti dalla normativa vigente e a tutelare, attraverso un impianto normativo, l'intero sistema idrico sia superficiale che sotterraneo.

Il Piano costituisce piano di settore, tra gli altri, dei bacini regionali del Fiume Foglia (classificato come bacino idrografico significativo) e del Rio Genica (classificato come bacino idrografico minore-litorale) di interesse per il presente studio. Entrambi rientrano nell'area di competenza dell'Autorità di Bacino delle Marche.

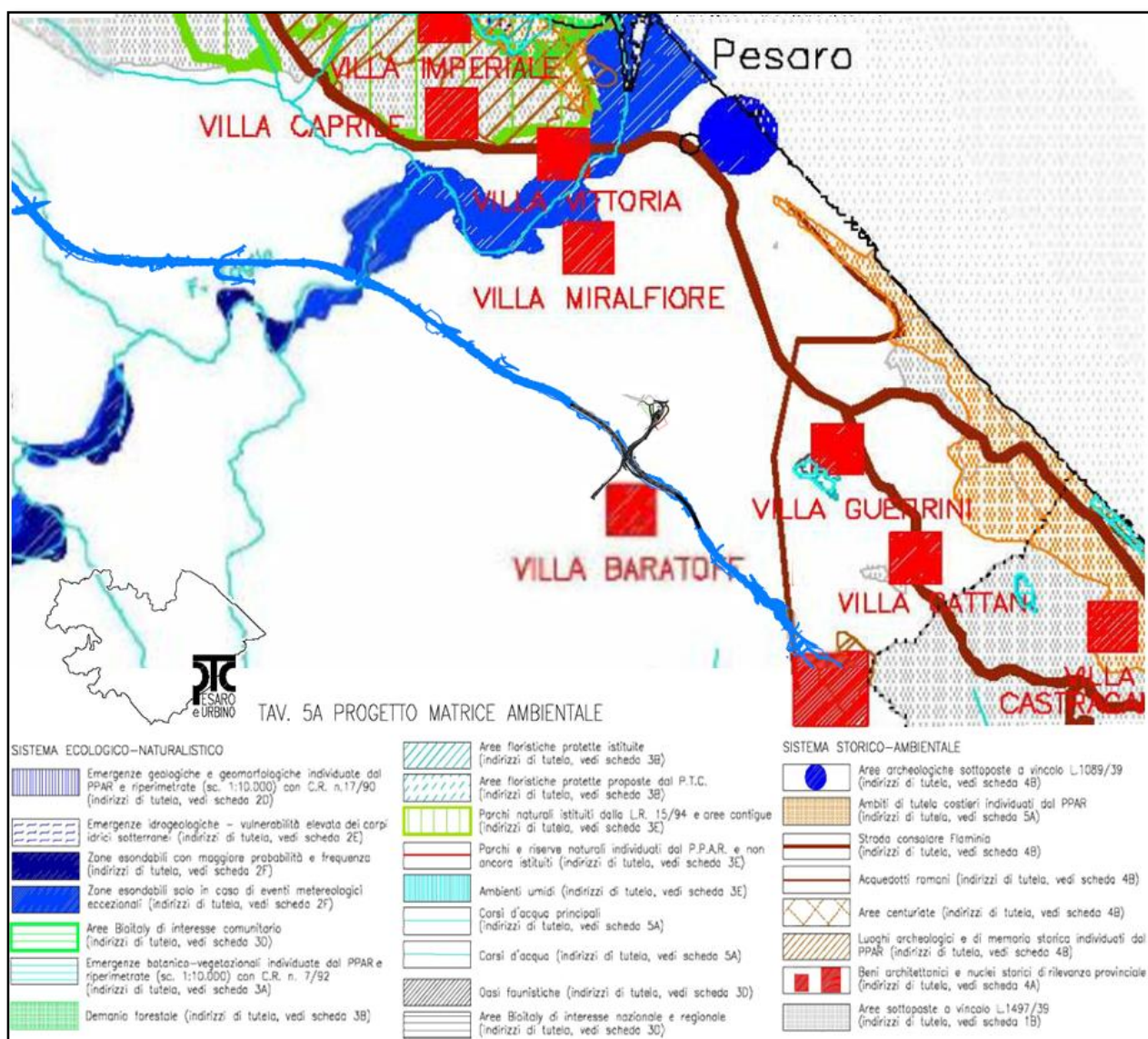
Rispetto a quanto riportato nello SIA, le Norme tecniche di Attuazione del PTA hanno subito un aggiornamento nel 2019, che non ha modificato nella sostanza i temi relativi all'intervento in oggetto. I criteri progettuali adottati in termini di smaltimento delle acque di piattaforma fanno ritenere, ora come allora, infatti, influente il potenziale impatto degli interventi sullo stato di qualità dei corpi idrici nell'area di studio, consentendo al progetto proposto di mantenersi in rapporti di coerenza con gli obiettivi di tutela del PTA della Regione Marche.

3.3 Pianificazione provinciale: PTCP di Pesaro

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

Restano valide quindi le considerazioni fatte nello Studio relativamente alla coerenza degli interventi con la pianificazione provinciale.

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



PTC DI PESARO URBINO – STRALCIO DELLA TAVOLA 5A, MATRICE AMBIENTALE DI PROGETTO

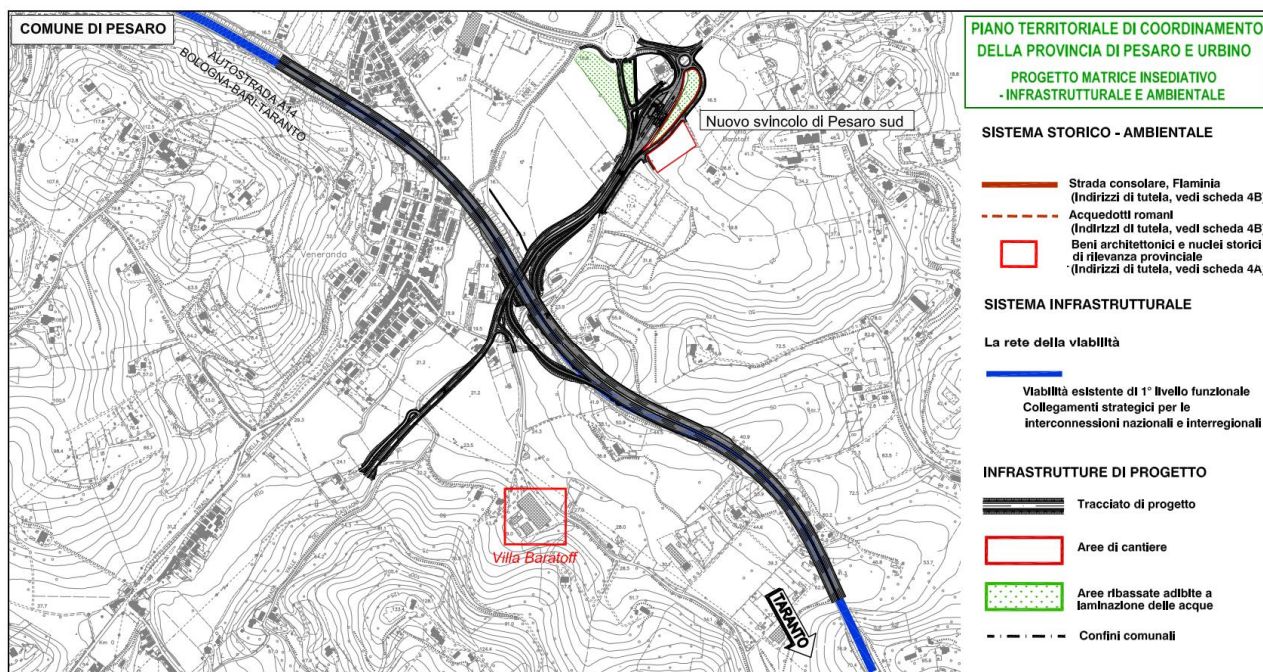
Come riportato nello stralcio precedente, con la sovrapposizione dell'intervento di progetto sulla cartografia di matrice ambientale, il PTC della Provincia di Pesaro e Urbino individua gli ambiti di

maggior valore ambientale, cui corrispondono diversi livelli di tutela, che risultano concentrati prevalentemente lungo la costa, ed in corrispondenza dei corridoi fluviali. In particolare, nella fascia costiera, sono individuate le seguenti risorse ambientali sottoposte a tutela:

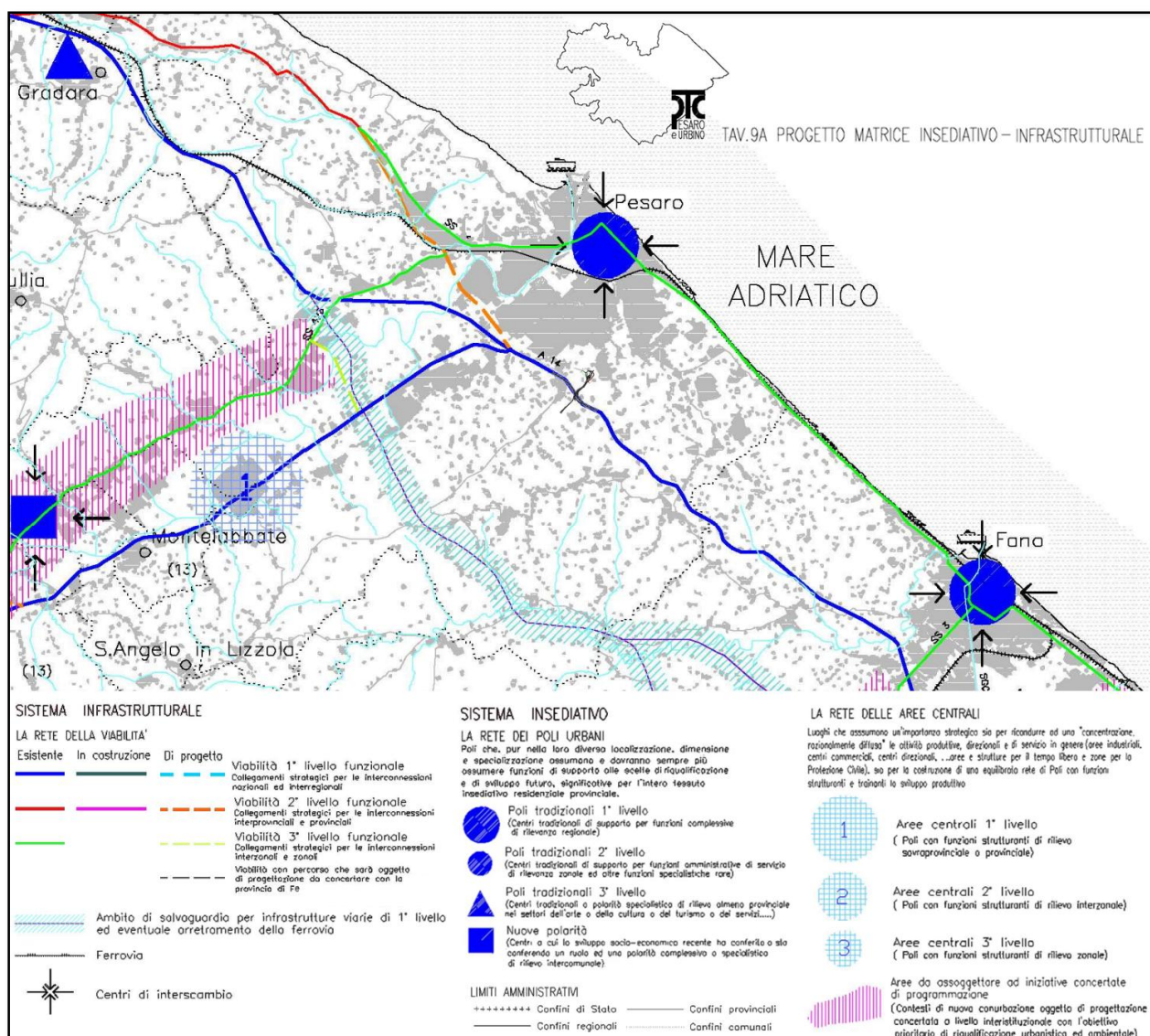
- il parco naturale del Colle San Bartolo che si estende a partire dal confine con la provincia di Rimini e include parte dei territori dei comuni di Gabicce Mare, Gradara e Pesaro;
- tra i centri di Pesaro e Fano si individua l'ampia area vincolata ai sensi della legge 1497/1939 (ora D.Lgs 42/2004)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

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

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



PTCP DI PESARO – MATRICE INSEDIATIVA, INFRASTRUTTURALE E AMBIENTALE



PTCP DI PESARO – MATRICE INSEDIATIVA E INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO

3.4 Pianificazione comunale: PRG di Pesaro

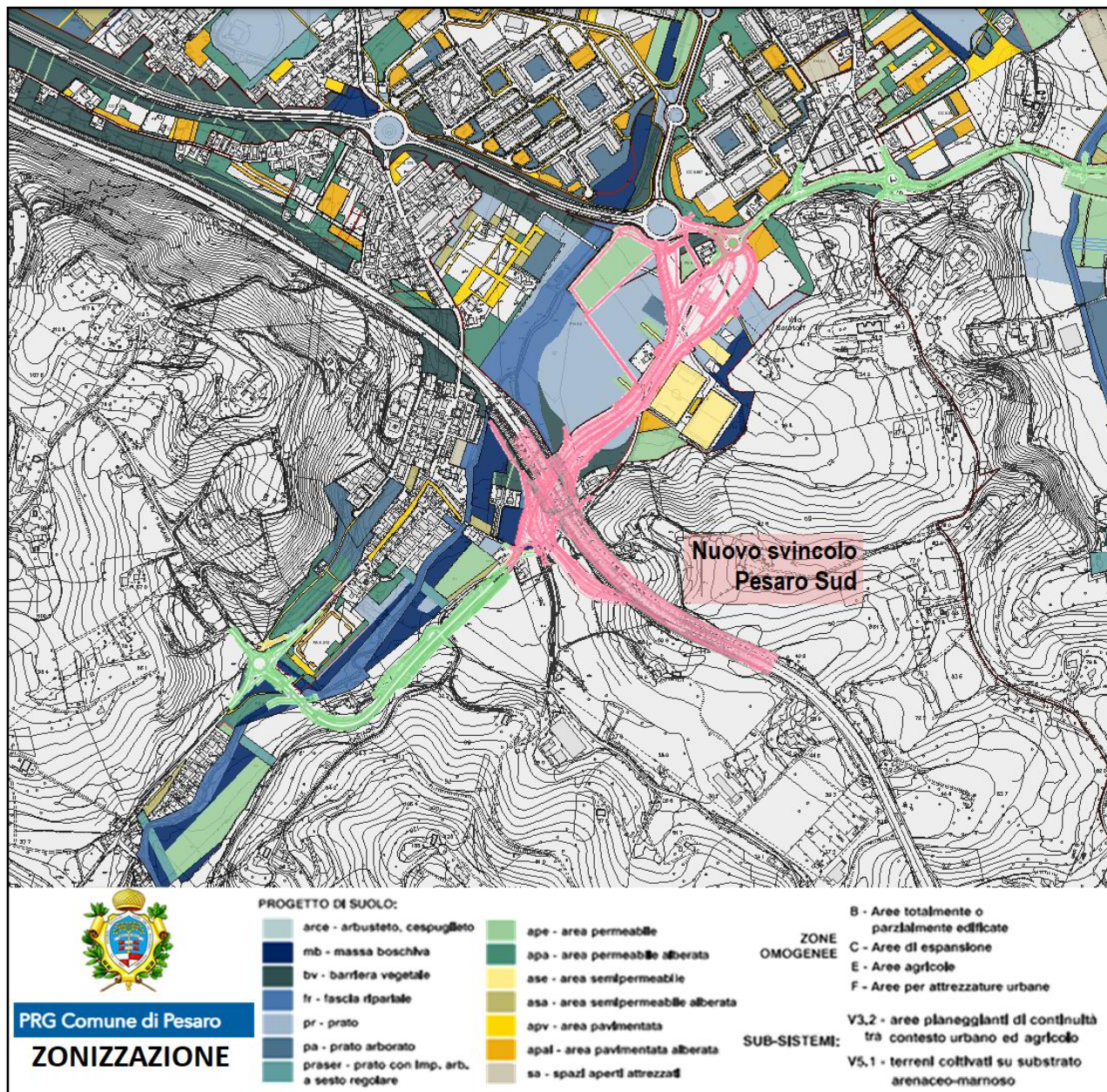
Tutti gli interventi ricadono nel Comune di Pesaro; è stata verificata, pertanto, la coerenza di tali opere con il PRG vigente, che è stato approvato con D.C.P. N.135 del 15/12/2003 e non ha subito modifiche e revisioni dal 2015.

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

Il progetto del Nuovo Svincolo di Pesaro Sud da un lato interessa prevalentemente una porzione di territorio che il PRG comunale indica come *Zona C*, che corrisponde alle parti di città nelle quali il processo di costruzione urbana non è ancora iniziato, ma è previsto dal Piano; in tali zone sono inoltre previsti gli interventi specificatamente indicati dai Progetti Norma (artt.4.3.3.1/2 NTA PRG).

Dal lato opposto l'intervento ricade prevalentemente in *Zona F*, che corrisponde a quelle parti di città e di territorio che il Piano riserva per attrezzature urbane. Sulla base di quanto riportato all'art. 4.3.6.2

delle NTA del PRG, “nelle zone F sono previsti gli interventi specificatamente previsti dai Progetti Norma e gli interventi di restauro, risanamento conservativo, ristrutturazione vincolata, ristrutturazione e demolizione senza ricostruzione, oltre ad interventi di nuova edificazione”.

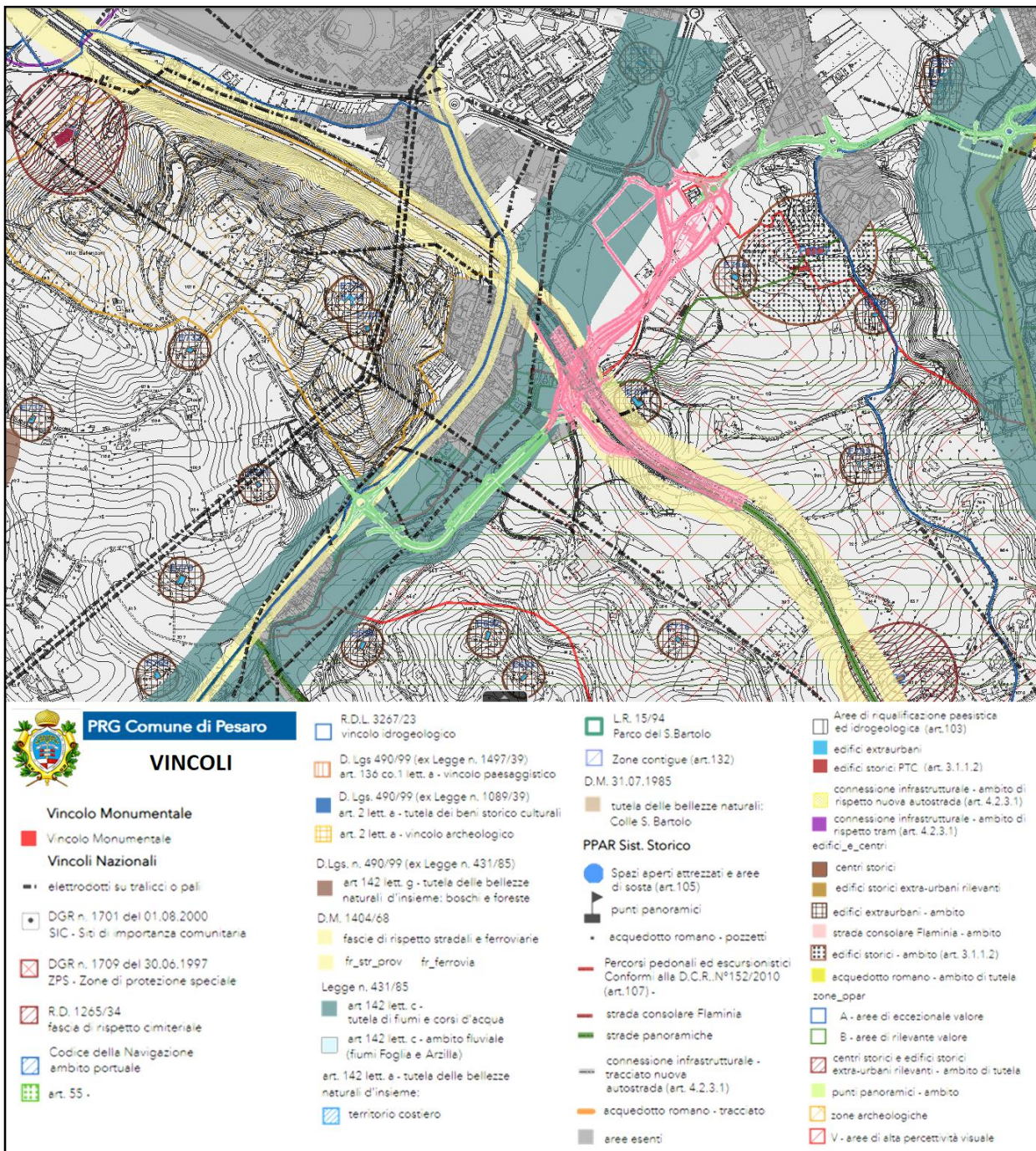


PRG PESARO – STRALCIO ZONIZZAZIONE

Il tratto di collegamento tra la rotonda di progetto a nord della stazione di esazione e l'esistente rotonda di intersezione tra via Pertini e via Lungo Genica ricade in un'area classificata come Zona B, ovvero parte della città in cui il processo di costruzione non può ancora considerarsi concluso per la presenza di numerose parti edificabili, ma non ancora edificate od adeguatamente attrezzate; in tali zone sono previsti interventi specificatamente previsti dai Progetti Norma (artt. 4.3.2.1 e 4.3.2.2 delle NTA del PRG). Infine, la rampa di immissione in A14 direzione Taranto ricade in Zona E, che corrisponde alle parti di territorio destinate alle attività agricole (artt.4.3.5.1/2 NTA PRG).

La zona C sopra descritta, e parte delle zone B ed F, ricadono all'interno del sub-sistema *Ambito V3.2: aree pianeggianti di continuità tra contesto urbano ed agricolo*, ovvero aree libere contigue spesso in prossimità di un corso d'acqua che realizzano la connessione tra il territorio extraurbano

e l'ambiente urbano, concorrendo al riequilibrio dei caratteri di impermeabilizzazione e desertificazione biologica del territorio diffusamente urbanizzato. In questo ambito saranno favoriti gli interventi di manutenzione finalizzati alla difesa del suolo, dell'acqua e della vegetazione, nonché gli interventi di potenziamento della copertura vegetazionale naturale (art. 4.3.5.11 NTA PRG).



PRG PESARO – STRALCIO VINCOLI

Per quanto concerne la presenza di vincoli e condizionamenti, le interferenze individuate sono legate alla presenza di corsi d'acqua e relative fasce di rispetto, che risultano iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche e tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. c, del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.; tali ambiti tutelati ai sensi del D-Lgs 42/2004 sono i medesimi individuati dal SITAP.

4 CONSIDERAZIONI SUGLI IMPATTI AMBIENTALI

Nel seguito si riporta un'analisi puntuale di ogni componente ambientale e della sua variazione rispetto a quanto valutato nel SIA, in base ai dati ambientali disponibili a livello regionale e agli esiti del monitoraggio ambientale ante operam già eseguito sulle Opere Compensative sottoposte a procedura regionale più prossime al futuro svincolo.

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

Si ritiene utile, pertanto, utilizzare come confronto con i dati regionali i risultati del monitoraggio che è in corso per la sola fase ante operam per il lotto 0-Muraglia, sulle componenti antropiche, con tempistiche e frequenze specifiche per ogni singola componente.

4.1 ATMOSFERA

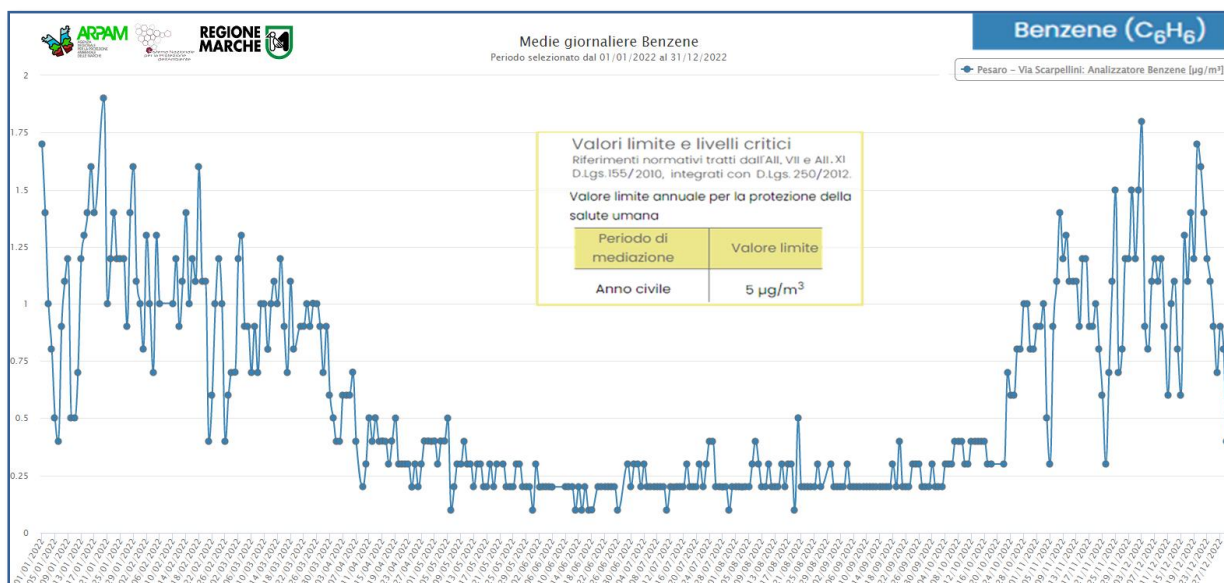
Nell'ambito del SIA è stata analizzata la qualità dell'aria nella Provincia di Pesaro, mediante i dati delle centraline di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPAM. Come si può osservare dall'andamento dei principali parametri rilevati dalle stesse centraline ARPAM, rispetto allo stato descritto nel SIA, negli ultimi anni si è verificato un generale miglioramento:

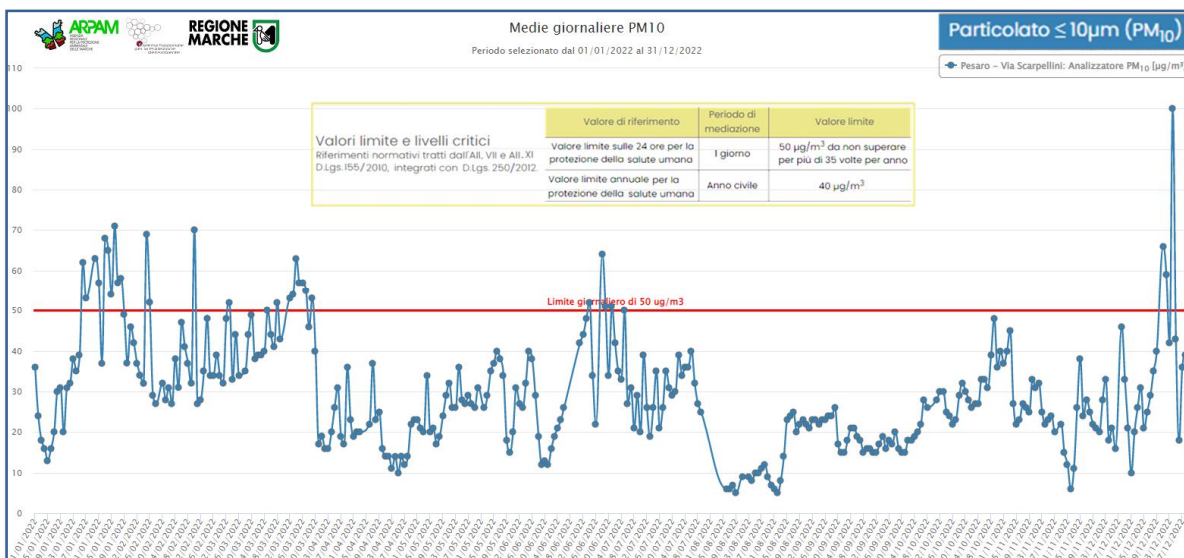
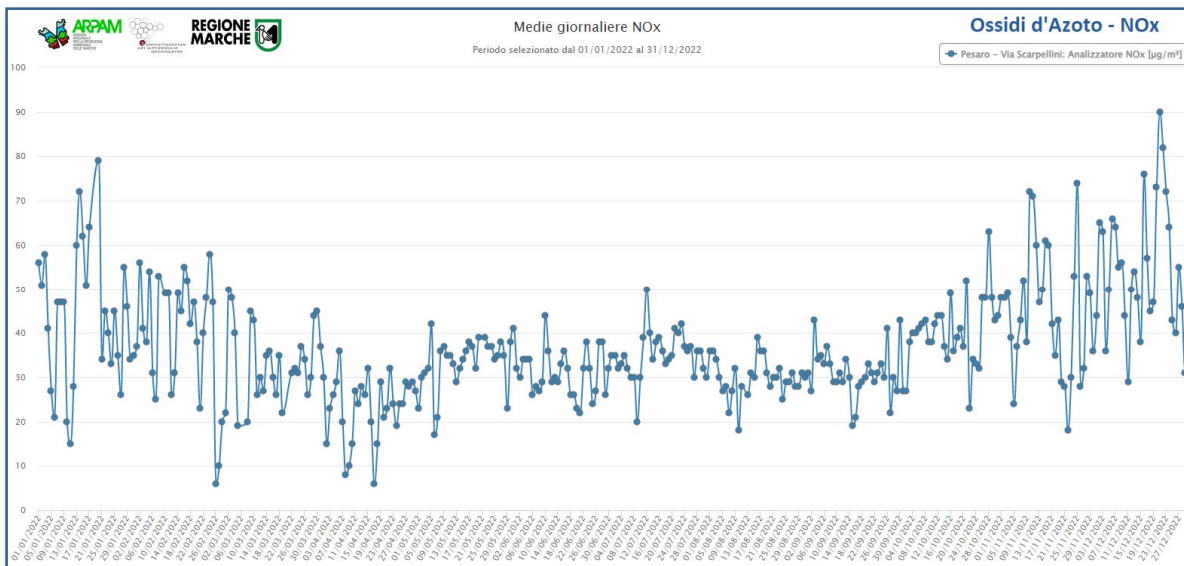
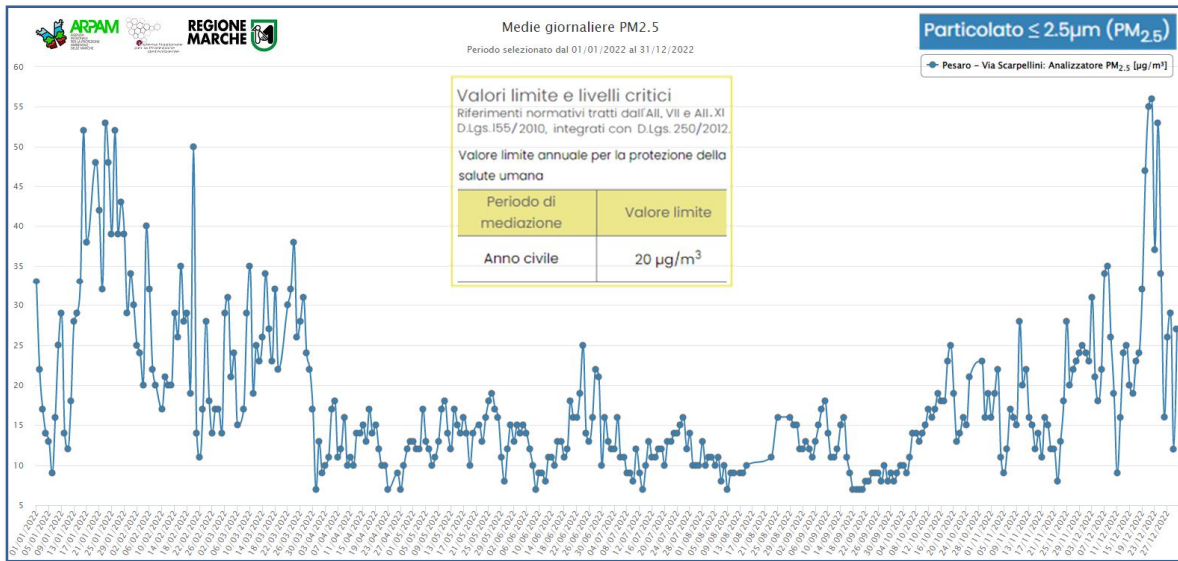
I grafici di seguito, che fanno riferimento alla centralina localizzata a Pesaro in via Scarpellini nel 2022 e che riportano anche i valori limite e critici per ogni inquinante, per un immediato riscontro, confermano il trend di riduzione per tutti gli inquinanti, evidenziando un miglioramento della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

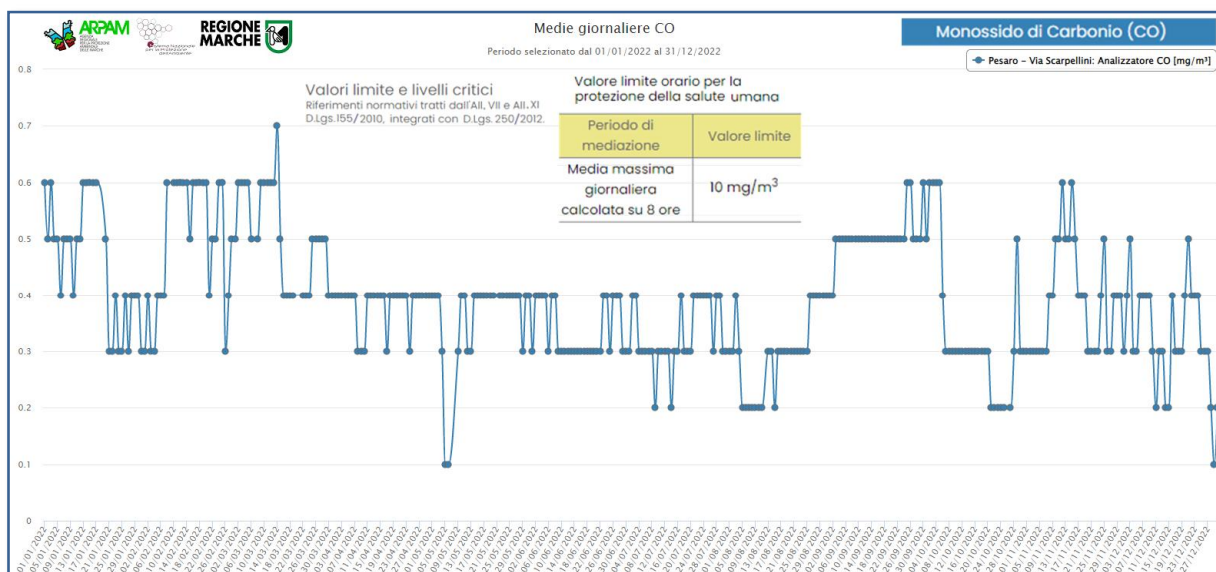
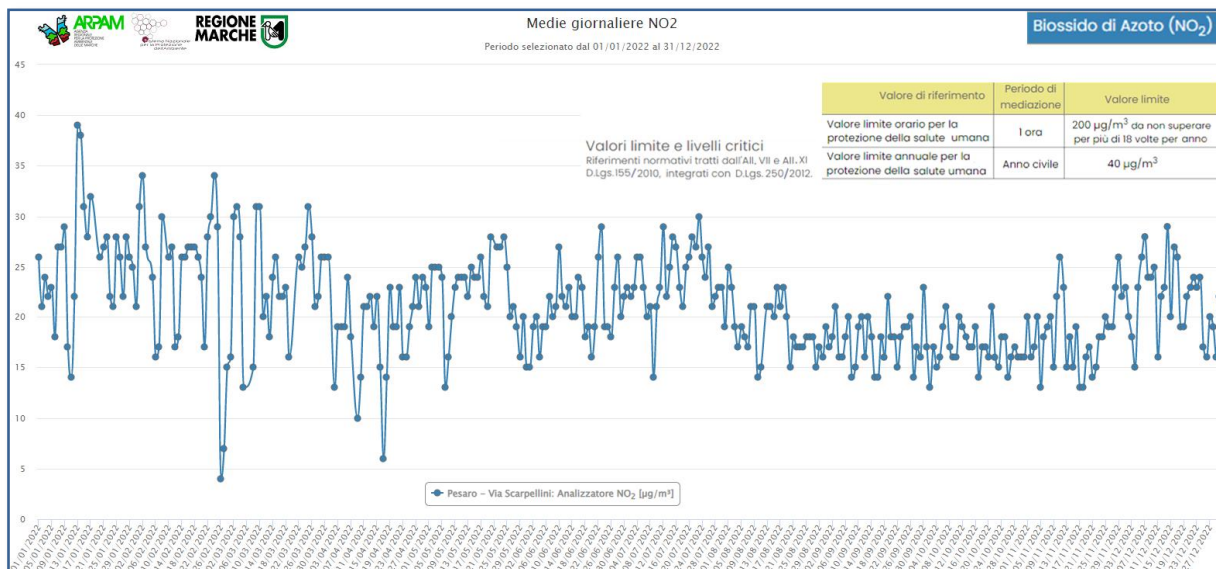
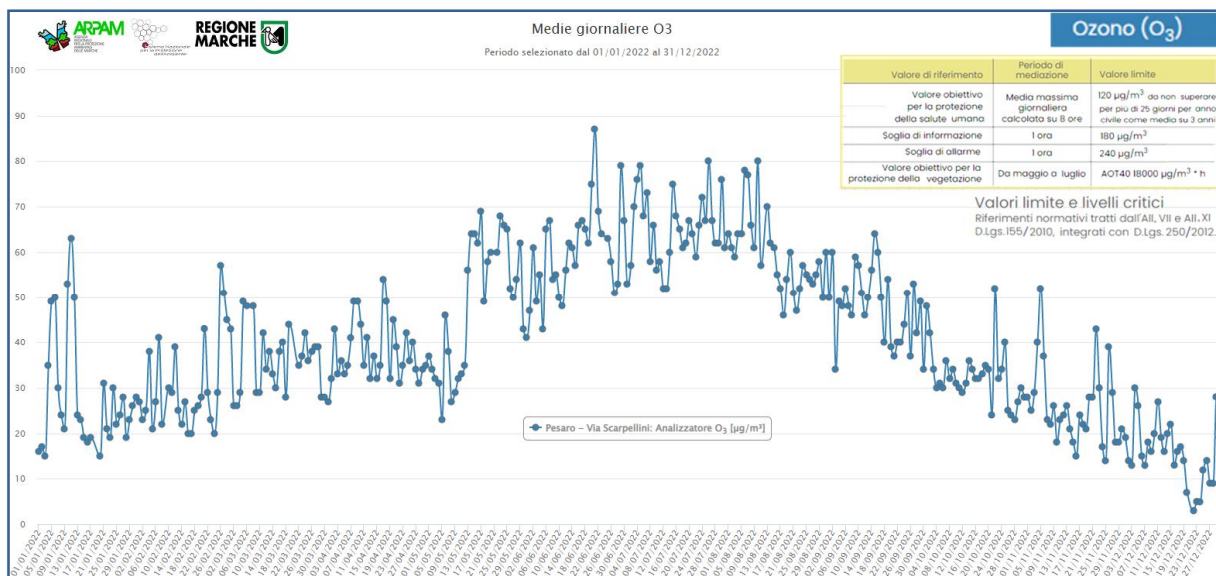
Criteria per la verifica dei valori limite

riferimenti normativi tratti dall'Allegato VII e Allegato XI del D.Lgs. n°155 del 13 Agosto 2010, integrati con il D.Lgs. n°250 del 24 Dicembre 2012.

Parametro	Percentuale richiesta di dati validi
Valori su 1 ora	75% (ossia 45 minuti)
Valori su 8 ore	75% dei valori (ovvero 6 ore)
Valore medio massimo giornaliero su 8 ore	75% delle concentrazioni medie consecutive su 8 ore calcolate in base a dati orari (ossia 18 medie su 8 ore al giorno)
Valori su 24 ore	75% delle medie orarie (ossia almeno 18 valori orari)
Media annuale	90% dei valori di 1 ora o (se non disponibile) dei valori di 24 ore nel corso dell'anno







Come detto, per il monitoraggio ambientale delle opere compensative andate in VIA regionale, è stata inoltre installata una centralina fissa per il monitoraggio della qualità dell'aria, in corrispondenza dell'abitato di Muraglia, che può essere utilizzata per la definizione dello stato ante operam dello Svincolo di Pesaro Sud.

La postazione A14-OC-PE-A3-03 è localizzata in via Pantano Castagni angolo via Sandro Pertini, alla periferia ovest di Pesaro, a ridosso di aree residenziali ed in prossimità di aree verdi ad uso agricolo. I principali inquinanti monitorati sono il monossido di carbonio CO, il biossido di azoto NO₂, il benzene C₆H₆ e le frazioni inalabili delle polveri PM₁₀ e PM_{2.5}.

La normativa di riferimento (Decreto L.gs. 13.8.2010 n. 155) stabilisce i valori limite per gli inquinanti monitorati, come riportato nella tabella seguente:

INQUINANTE	INDICATORE	LIMITE	LIMITE
CO	Concentrazione media su 8h	10 mg/m ³	-
NO ₂	Concentrazione massima oraria	200 µg/m ³	Concentrazione media annuale 40 µg/m ³
PM ₁₀	Concentrazione media su 24 h	50 µg/m ³	Concentrazione media annuale 40 µg/m ³
PM _{2.5}	Concentrazione media annuale	25 µg/m ³	-
C ₆ H ₆	Concentrazione media annuale	5 µg/m ³	-

Per quanto attiene alle concentrazioni rilevate nel biennio 2021-2022 dalla stazione A14-OC-PE-A3-03 e al confronto con i limiti di legge si rileva che:

- Le concentrazioni di **monossido di carbonio CO** massime orarie e le medie di 8 ore sono sempre inferiori al limite indicato dalla normativa vigente (10 mg/m³). La media mobile di 8 ore consecutive peggiori ha raggiunto il valore massimo di **1.2 mg/m³** nel 2021 e di **1.6 mg/m³** nel 2022, sempre inferiori al limite indicato dal Decreto L.gs. 13.8.2010 n. 155.
- Le concentrazioni di **PM10** rilevate nel 2021 hanno evidenziato valori che in 16 giorni hanno superato il limite di legge giornaliero, mentre nel 2022 sono stati registrati 23 superamenti del limite di legge giornaliero, inferiori in entrambi gli anni al numero massimo consentito (50 µg/m³ – MAX 35 -superamenti anno). La concentrazione media del 2021 risulta pari a 21.5 µg/m³, mentre la concentrazione media del 2022 risulta pari a 23.3 µg/m³, inferiore in entrambi gli anni al valore limite annuale (40 µg/m³). **I valori rilevati dalla centralina per la qualità dell'aria nell'abitato di Muraglia risultano in linea con quanto rilevato nella centralina ARPAM (Pesaro via Scarpellini), nella quale sono stati registrati nel 2021 19 superamenti e nel 2022 29 superamenti del limite di legge giornaliero del parametro PM10.**
- Per quanto riguarda il **PM2.5**, la concentrazione media dell'anno 2021 risulta pari a **12.7 µg/m³**, mentre la concentrazione media del 2022 risulta pari a **15.0 µg/m³**, inferiore in entrambi gli anni al limite annuale previsto dalla normativa vigente e pari a 25 µg/m³.
- Per quanto riguarda le concentrazioni di **biossido di azoto NO₂**, negli anni 2021 e 2022 non si sono registrati superamenti del limite di legge orario (200 µg/m³, da non superare più di 18 volte l'anno); nel 2021 è stato registrato un valore massimo orario pari a 93.2 µg/m³, mentre nel 2022 è stato registrato un valore massimo orario pari a 94.5 µg/m³. La concentrazione media annuale, pari a 21,6 µg/m³ nel 2021 e a 22,1 µg/m³ nel 2022, è risultata in entrambi gli anni inferiore al limite annuale previsto dalla medesima normativa (40 µg/m³ - Decreto 13.8.2010 n. 155).
- Per quanto riguarda il **benzene C₆H₆**, la concentrazione media sia del 2021 che del 2022 è risultata pari a 0.2 µg/m³, ampiamente inferiore al valore limite annuale (5 µg/m³).
- Per quanto riguarda le concentrazioni di **Ozono**, i valori orari rilevati negli anni 2021 e 2022 risultano sempre inferiori alla soglia di informazione (180 µg/m³). Nel 2021 è stato registrato un valore massimo orario pari a 149.4 µg/m³, mentre nel 2022 è un valore massimo orario pari a 154.0 µg/m³. I valori rilevati negli anni 2021 e 2022 risultano rispettivamente superiori in

quattordici giorni e in undici giorni rispetto al valore bersaglio per la protezione della salute umana (120 µg/m³ valutati come media su 8 ore massime e da non superare più di 25 giorni l'anno).

Dai dati riportati è possibile osservare un trend in leggera diminuzione degli inquinanti considerati rispetto a quanto valutato all'interno del SIA, le cui conclusioni, pertanto, possono essere ritenute cautelative.

4.2 RUMORE

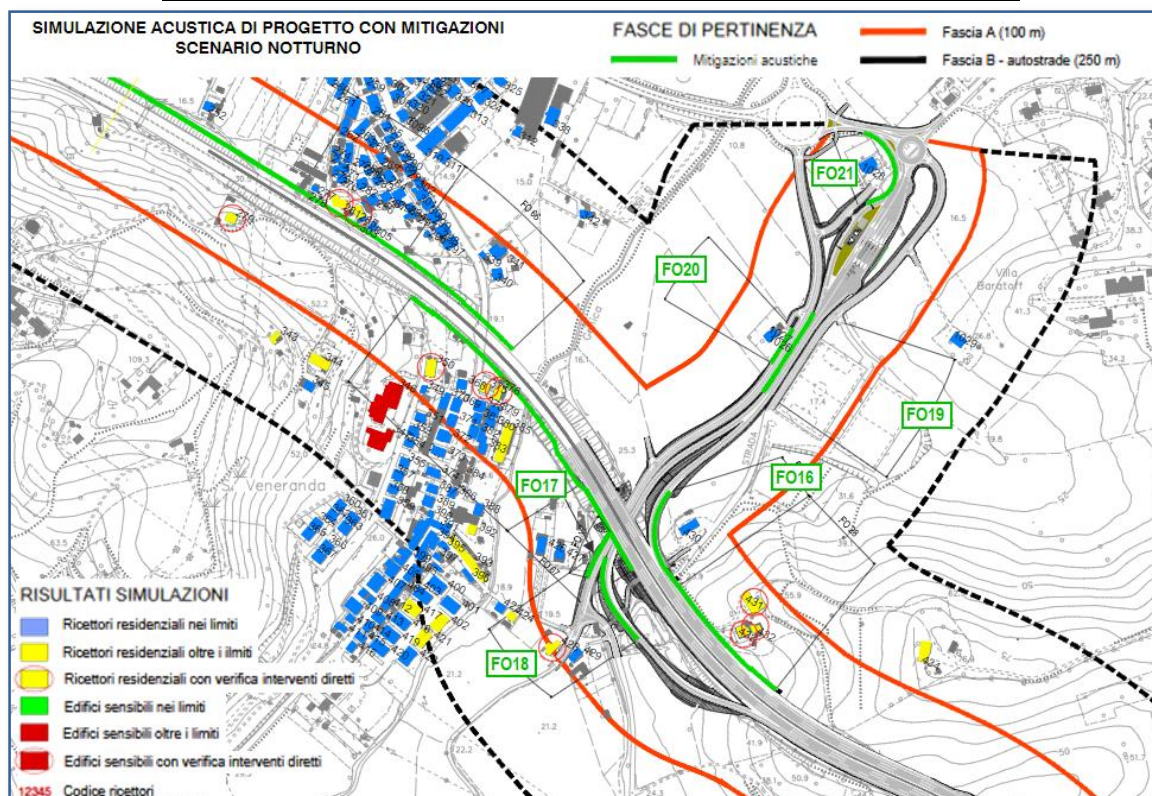
Lo studio acustico allegato al progetto esecutivo riprende integra e aggiorna le elaborazioni acustiche eseguite per lo Studio di Impatto Ambientale sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, confermandone gli impatti e le mitigazioni già previste.

In particolare, sono state dimensionate:

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

Barriere acustiche Nuovo Svincolo di Pesaro Sud

WBS	Sviluppo [m]	Altezza[m]
FO16	138	5
FO17	69	6
FO18	130	5
FO19	126	5
FO20	54	5
FO21	132	4



STUDIO ACUSTICO: SIMULAZIONE ACUSTICA DI PROGETTO CON MITIGAZIONI (SCENARIO NOTTURNO)

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

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

Vista tuttavia la sovrapposizione del progetto dello Svincolo di Pesaro con quello di “Potenziamento alla terza corsia dell’autostrada A14”, l’attuale modello elaborato per la realizzazione dello svincolo ha evidenziato 8 edifici in cui verificare il rispetto dei limiti interni, a seguito della realizzazione dell’ampliamento autostradale (279, 281, 285, 350, 375, 376, 431, 432 e 433).

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

4.3 AMBIENTE IDRICO

L’intervento in progetto non attraversa corsi d’acqua, ma interessa Rio Genica, quale ricettore delle acque di drenaggio, come illustrato nello SIA, a monte del quale, in corrispondenza del nuovo piazzale di esazione di Pesaro Sud, è previsto un intervento di controllo qualitativo delle acque scaricate nel Rio Genica, costituito da due impianti di sedimentazione e disoleazione.

Lo Schema del sistema di drenaggio utilizzato nel progetto dello Svincolo di Pesaro è:

TIPO DI DRENAGGIO	SEZIONE AUTOSTRADALE	ELEMENTO DI DRENAGGIO
SPARTITRAFFICO	TRINCEA / RILEVATO	CANALETTA CON GRIGLIA CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE
MARGINALE	TRINCEA	CUNETTA TRIANGOLARE CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE
	RILEVATO	EMBRICI CANALETTA GRIGLIATA DISCONTINUA CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE CANALETTA GRIGLIATA CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE
	TRINCEA / RILEVATO CON PISTA CICLABILE E/O MARCIAPIEDE	CADITOIE GRIGLIATE CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN EMBRICI CANALETTA GRIGLIATA DISCONTINUA CON SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE
	RILEVATO CON MURO DI SOSTEGNO O TERRA ARMATA	CANALETTA CON GRIGLIA SCARICO AD INTERVALLI REGOLARI IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE
CENTRALE / MARGINALE	VIADOTTO	CADITOIE CON GRIGLIA A PASSO CALCOLATO SCARICO IN TUBAZIONE SOTTOSTANTE

Per quanto riguarda la fase di realizzazione del nuovo svincolo di Pesaro Sud, all'interno dell'area di cantiere si prevede di realizzare un sistema di drenaggio per le acque esterne, costituito da fossi di guardia che scaricheranno direttamente nei ricettori finali, ed un sistema per le acque interne, che invece saranno regimentate con drenaggio separato posto lungo il limite interno delle aree adibite a cantiere.

Le acque così raccolte (meteoriche e provenienti dal lavaggio mezzi di cantiere) saranno indirizzate ad un impianto di trattamento (sedimentatore/disoleatore) prima dello scarico nel ricettore finale. In particolare, si prevede di trattare le acque di prima pioggia e quelle di tempo asciutto. Sarà inoltre possibile accumulare le acque di prima pioggia a valle del trattamento e parte delle acque di seconda pioggia per poterle riutilizzare per le attività di cantiere.

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

È stato previsto quindi il monitoraggio Ante Operam sul fiume Genica, che sarà avviato un anno prima della realizzazione degli interventi (come specificato nel PMA), e che prevede controlli mirati all'accertamento dello stato quali-quantitativo delle risorse idriche superficiali. Tali controlli consistono in:

- Indagini quantitative - misure di portata, livelli idrometrici, misure di trasporto solido in sospensione;
- Indagini qualitative – su specifici parametri chimico-fisici, chimici e batteriologici;
- Indagini biologiche e dei parametri fisiografici-ambientali.

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

4.4 SUOLO e SOTTOSUOLO

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

Gli impatti previsti sono ridotti, in considerazione del fatto che si tratta di interventi su un sedime già interessato dalla realizzazione della terza corsia; nello SIA si è tenuto conto anche delle aree che rimarranno intercluse tra i rami dello svincolo.

Gli spazi di cantiere sono destinati alla restituzione a suolo agrario o, nel caso delle aree intercluse, ospiteranno parte del casello e le opere a verde, finalizzate alla mitigazione paesaggistica dell'intervento. Le misure di mitigazione per la componente pedologica consistono:

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

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

- le misure di protezione – ossia le cautele specifiche per preservare gli individui arborei per il loro valore paesaggistico, ambientale, didattico e culturale che andranno attuate durante la costruzione dell'opera (è questo il caso di una farnia a Borgo Santa Maria).
- ripristini e inserimenti (opere a verde), che hanno l'obiettivo di inserimento e recupero ambientale degli interventi in progetto. Nello specifico, le specie previste per i diversi interventi di mitigazione progettati risultano da una selezione delle specie autoctone scelte tra quelle maggiormente idonee al contesto territoriale in riferimento alla vegetazione potenziale.

La definizione delle specie, oltre all'osservazione diretta della vegetazione reale durante i sopralluoghi di campagna, ha preso spunto dagli studi e dalle analisi elaborati dalla Regione Marche.

4.6 FAUNA

Nello SIA, l'analisi degli impatti potenziali attesi è stata effettuata a partire dalla caratterizzazione del valore ecosistemico delle singole tipologie di habitat.

I fattori di pressione della fase di esercizio con le componenti faunistiche emersi sono:

- impatto diretto per perdita (distruzione, alterazione, ecc.) di habitat funzionali alle diverse fasi del ciclo biologico delle specie animali;
- impatto diretto dovuto al traffico di automezzi per: rumore, inquinamento atmosferico e del suolo (gas e polveri), inquinamento delle acque superficiali per perdita di oli, carburanti, sali e prodotti sintetici, investimento della fauna;
- impatto indiretto dovuto all'effetto "barriera" nei confronti degli spostamenti animali e quindi alla frammentazione degli habitat;
- impatto indiretto dovuto alla perdita di funzionalità dei passaggi faunistici consolidati e modifica della connettività a causa dell'allargamento della fascia "invalicabile".

I principali fattori di interazione con la fauna legati alla fase di cantiere sono tre:

- § alterazione dell'ecosistema e rischio di interruzione della connettività ecosistemica, perdita e distruzione di habitat;
- § rischio di inquinamento ed alterazione della componente idrobiologica a livello degli attraversamenti dei corpi idrici;
- § disturbo causato da tutta l'organizzazione delle varie fasi dell'opera che può incidere sulla distribuzione delle specie presenti.

Ovviamente l'incidenza dei diversi fattori di disturbo sulle singole specie animali, così come sulle comunità vegetali e sugli habitat dipende strettamente da quanto questi stessi fattori interagiscono con gli ecosistemi.

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

Gli interventi mantengono il varco ampio costituito dal viadotto autostradale sul rio Genica non mettendone in crisi le funzioni di corridoio. Gli impatti sul sistema naturale igrofilo appaiono lievi in considerazione del fatto che poco più a valle, all'intersezione con Via Lubiana, il corso del Genica è completamente artificializzato e poi tombato; inoltre lo svincolo è stato allontanato il più possibile dal corso d'acqua già in sede di VIA.

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

5 CONCLUSIONI

Il presente documento costituisce una disamina di quanto analizzato nel citato SIA del 2015, al fine di verificare eventuali cambiamenti intervenuti sia nella pianificazione che nelle componenti ambientali:

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

È legittimo affermare, dunque, che anche gli impatti delle opere sul territorio possano considerarsi invariati rispetto a quelli previsti nello Studio, e che pertanto non vi siano impedimenti perché venga concessa la proroga richiesta.