



Wuu

4,5

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE**

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

Parere n. 312 del 06/09/2019

Progetto	<p><i>ID VIP 4001</i></p> <p><i>Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico</i></p> <p><i>Richiesta di proroga di validità del Decreto di Compatibilità ambientale DVA-DEC-54 del 20/03/2013</i></p> <p><i>Parere ex art. 9 DM 150/2007</i></p>
Proponente	Proponente: ANAS S.p.A.

↑
M
C
A

✓

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

VISTO il DEC-VIA-54-2013 del 20/03/2013 relativo alla compatibilità ambientale del progetto Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico

VISTA la nota acquisita al prot. DVA-2018-06906 del 22/03/2018 con la quale la società ANAS S.p.A. chiede la proroga del DEC-VIA-54-2013 del 20/03/2013 relativo al progetto Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico

VISTO il parere 2992 del 12/04/2019 con il quale la Commissione – alla luce della documentazione presentata - ha ritenuto che non può essere prorogata la durata del DEC VIA 2013-54 del 20/03/2013;

VISTA la nota prot. DVA-2019-11903 del 13/05/2019 con la quale la Direzione ai sensi dell'art.10-bis della legge 241/1990 comunicava al proponente la prossima adozione di provvedimento negativo di compatibilità ambientale

VISTA la nota acquisita al prot. DVA-2019-12946 del 22/05/2019 con la quale la società ANAS S.p.A. ha trasmesso le proprie osservazioni ai sensi dell'art.10-bis della legge 241/1990 relativo al progetto Variante alla S.S.16 Adriatica nel tratto compreso tra il Comune di Bellaria e il Comune di Misano Adriatico

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 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 e VAS (di seguito CTVA).

VISTO il Decreto Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, 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 14/05/07, n. 90.

VISTO il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008.

VISTO il Decreto legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della CTVA;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro del MATTM di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il Decreto Legge 24/06/2014 n. 91 convertito in legge 11/08/2014, L. 116/2014 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea”* ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga le funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 *“Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”*;

VISTA la nota prot. DVA-2019-13785 del 30/05/2019, con cui la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (di seguito, DVA) ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (di seguito, CTVIA) la procedibilità dell'istanza in argomento

VISTO l'art. 25 comma 5 del D.Lgs. 152/2006 che di seguito si riporta: *“Il provvedimento di VIA è immediatamente pubblicato sul sito web dell'autorità competente e ha l'efficacia temporale, comunque non inferiore a cinque anni, definita nel provvedimento stesso, tenuto conto dei tempi previsti per la realizzazione del progetto, dei procedimenti autorizzatori necessari, nonché dell'eventuale proposta formulata dal proponente e inserita nella documentazione a corredo dell'istanza di VIA. Decorso l'efficacia temporale indicata nel provvedimento di VIA senza che il progetto sia stato realizzato, il procedimento di VIA deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente”*

PRESO ATTO che il progetto in argomento ha una lunghezza di 27 km (di cui circa 20 km in affiancamento all'autostrada A14) e che la principale motivazione alla realizzazione dell'opera è il decongestionamento delle aree urbane di Rimini e dei comuni limitrofi

CONSIDERATO che l'intervento è teso a conferire al nuovo tratto della SS 16 il ruolo di strada di collegamento regionale e a soddisfare la domanda futura di trasporto creando un significativo effetto rete con i collegamenti con altri assi viari

VISTE le osservazioni presentate dal Proponente alle valutazioni della Commissione espresse nel parere 2992 del 12/04/2019

RICORDATO che in relazione alle motivazioni della richiesta del Proponente, la richiesta di proroga è utile al fine di allineare i tempi di avvio dei lavori al compimento delle seguenti attività:

- perfezionamento iter autorizzativo
- affidamento progettazione esecutiva
- redazione progettazione esecutiva
- verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni
- validazione e approvazione del progetto esecutivo
- affidamento ed esecuzione dei lavori

VALUTATO che il Proponente non menziona la durata prevista per lo svolgimento di dette operazioni e che non specifica la durata della proroga richiesta

CONSIDERATO preliminarmente che:

- La nuova Statale 16 è una infrastruttura strategica per il territorio e leva per il suo sviluppo economico. Si parla di un distretto che conta oltre 27 milioni di presenze turistiche l'anno e sul quale insistono una fiera e un aeroporto internazionali.
- Ad oggi ANAS stava lavorando al progetto - contenente l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al citato provvedimento di compatibilità ambientale - di un primo lotto funzionale da mettere a gara per l'esecuzione dei lavori, con risorse già assegnate dal contratto di programma 2016-2020, approvato dal CIPE nella seduta del 7 agosto 2017, con un orizzonte pluriennale consentendo una maggiore efficacia nella pianificazione rispetto al passato.
- La nuova statale Adriatica è prevista da tutti i livelli di pianificazione territoriale, da quello regionale, attraverso il Piano delle infrastrutture e dei trasporti, al PTCP della Provincia di Rimini, ai piani strutturali o PRG dei Comuni. La previsione della nuova SS16 è sempre stato un elemento presente nella programmazione di ogni opera eseguita dai Comuni, e persino l'ampliamento della terza corsia dell'A14 ha realizzato tutte le infrastrutture come se la nuova SS16 fosse realizzata (ogni cavalcavia, ponte, sovrappasso, tiene conto della variante in progettazione).

CONSIDERATO che la Commissione ha evidenziato la necessità di verificare gli effetti dell'impatto acustico atteso dalla nuova infrastruttura in termini di concorsualità, rispetto ai recettori esterni al di là delle fasce di rispetto previste dalla normativa di riferimento (DPR 142/2004) dal momento che sono variati i

Piani di Zonizzazione acustica del Comune di Rimini (DCC n.15 del 15/03/2016) e che per i comuni di Coriano e Misano Adriatico non hanno ancora approvati tali strumenti;

CONSIDERATO che il Proponente afferma sul punto che

- A partire dal 20 marzo 2013, data di emissione del Decreto di compatibilità ambientale per la variante alla SS 16, per i cinque comuni attraversati dal progetto sono state apportate modifiche al Piano di Zonizzazione esclusivamente per i comuni di Rimini e di Riccione
- Nel caso della nuova zonizzazione acustica comunale di Rimini, il progetto relativo alla variante della SS 16 è completamente presente ed indicato nella cartografia. In particolare, l'intero tracciato risulta compreso nella Classificazione acustica di progetto in Classe IV - Aree di progetto ad intensa attività umana con un piccolo tratto in Classe V - Aree prevalentemente produttive. Rispetto al precedente Piano, il nuovo documento aggiornato al 2016 non evidenzia modifiche se non il sopra citato progetto della stessa SS 16 e una nuova classificazione del "Quartiere 1° Maggio", in corrispondenza della progressiva 206+000 circa, che da classe II passa a classe III, definendo valori limite (sia di emissione – art. 2 DPCM 14/11/1997, sia di immissione – art. 3 DPCM 14/11/1997) più elevati di 5 decibel
- Per quanto riguarda il Comune di Riccione, la struttura del Piano rimane sostanzialmente la stessa di quella precedente; si osservano però alcune variazioni, di seguito riportate, che introducono e recepiscono il progetto di variante della SS 16, definendo in generale limiti acustici più elevati:
 - progetto della variante S.S. 16, inserita in fascia in classe IV di ampiezza circa 50 metri per lato;
 - porzioni di territorio vicino il torrente Marano, che da classe II passano a classe III;
 - strada comunale di via Veneto inserita in fascia IV, di ampiezza circa 50 metri per lato;
 - area del cimitero di Viale Udine, che da classe II passa a classe III;
 - area intorno allo svincolo di Riccione dell'A14, che viene inglobata nella classe V appartenente all'area industriale posta a cavallo dell'autostrada.

VALUTATO pertanto che gli aggiornamenti ai Piani di zonizzazione acustica dei comuni di Rimini e Riccione non hanno apportato sostanziali modifiche ai documenti che hanno costituito la base delle valutazioni condotte in precedenza

CONSIDERATO che la Commissione ha evidenziato come dalla redazione dello SIA (prima del 2010) sono intervenute modifiche normative di carattere generale quale il DPR 104/2017 di attuazione della direttiva 2014/52/UE concernente la VIA per progetti e che in particolare introduce all'ALLEGATO VII i nuovi contenuti dello SIA, per i quali il progetto in questione dovrà essere adeguatamente aggiornato e che pertanto la proroga del DEC VIA 2013/54;

CONSIDERATO che sul punto il Proponente riporta la sentenza del Consiglio di Stato, sez. IV, 28 settembre 2009, n. 5835 "Il procedimento amministrativo è regolato dal principio tempus regit actum, con la conseguenza che la sua legittimità va valutata con riferimento alle norme vigenti al tempo in cui è stato adottato l'atto finale" e che tuttavia la ricostruzione offerta dal Proponente è palesemente superficiale, limitandosi a riportare decisioni superate, che non riconoscono alcuna evidenza al principio di precauzione;

VALUTATO in ogni caso, che il presente Parere esamina, punto per punto, le criticità sollevate dal Parere presupposto, superando di fatto il rilievo del richiamo alla disposizione applicabile, se non sotto il profilo di alcune componenti introdotte dal regime del 104, tuttavia esse stesse oggetto di disamina anche prima dell'entrata in vigore della norma (il consumo di suolo), esclusa la VIS, per la quale questa CT VIA non ha competenza;

CONSIDERATO altresì che il DPR 120/17 all'art. 27 recita: "I progetti per i quali alla data di entrata in vigore del presente regolamento è in corso una procedura ai sensi della normativa previgente restano disciplinati dalle relative disposizioni. Per tali progetti è fatta comunque salva la facoltà di presentare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, il piano di utilizzo di cui all'articolo 9 o la dichiarazione di cui all'articolo 21 ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente regolamento".

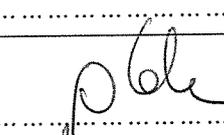
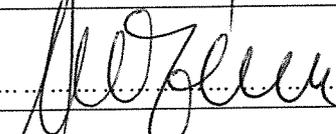
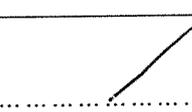
CONSIDERATO che la Commissione ha evidenziato come sia necessario avere dati aggiornati sullo stato di qualità dell'aria in quanto le informazioni dello SIA si riferiscono allo scenario prima del 2010 e che quindi le simulazioni in concentrazione degli inquinanti (PM 2,5 ed NO2) dello scenario di progetto al 2030 possono risultare superiori ai limiti della normativa di riferimento D.Lgs 155/2010 in quanto i valori di fondo ad oggi hanno subito un generale incremento per le polveri fini ed ultrafini;

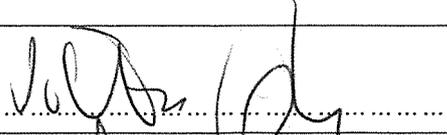
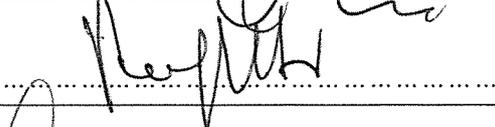
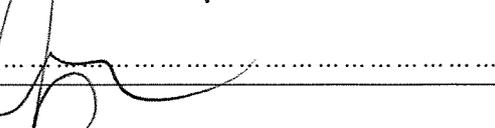
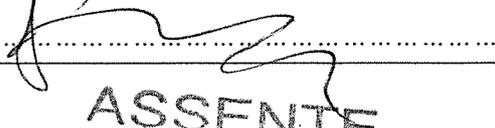
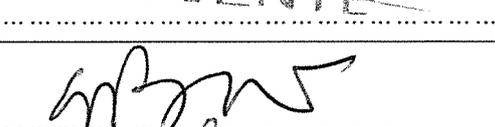
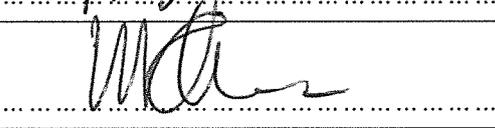
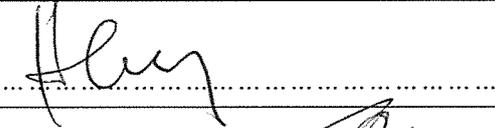
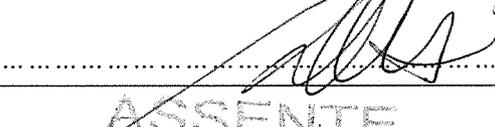
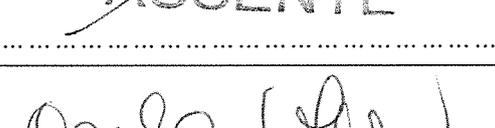
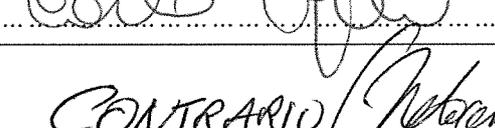
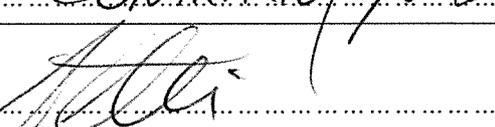
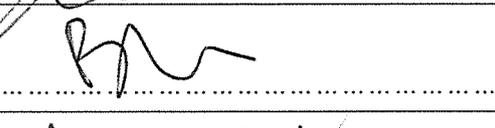
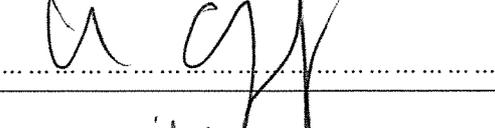
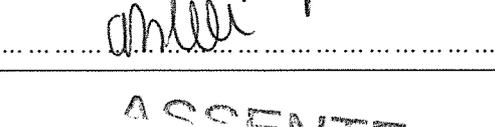
CONSIDERATO che sul punto il Proponente afferma:

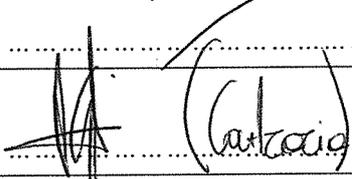
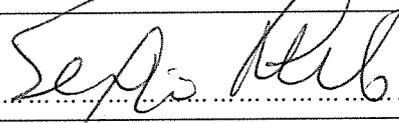
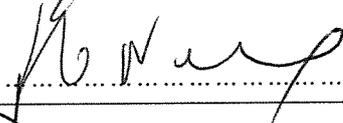
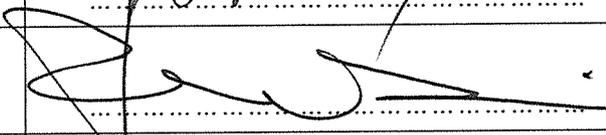
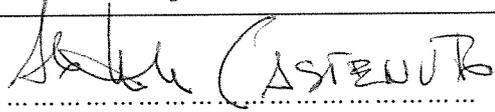
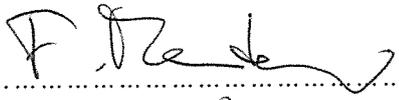
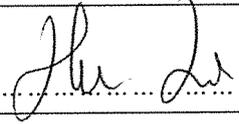
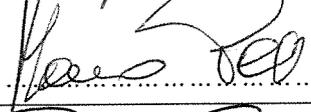
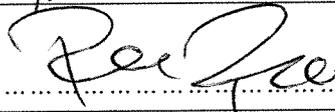
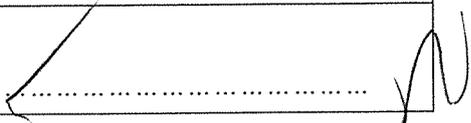
- il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR) 2020 della Regione Emilia-Romagna - PAIR preveda di raggiungere, entro il 2020, importanti obiettivi di riduzione delle emissioni dei principali inquinanti. Rispetto al 2010, infatti, è prevista la riduzione del 47% per le polveri sottili (PM10), del 36% per gli ossidi di azoto, del 27% per ammoniaca e composti organici volatili e del 7% per l'anidride solforosa che, come riporta lo stesso Piano, permetteranno di ridurre del 63% la popolazione esposta al rischio di superamento dei limiti consentiti per il PM10, riducendola di fatto al solo 1%.
- Per adeguare il contenuto dello studio ad oggi si rende necessario aggiornare i dati di qualità dell'aria in relazione alle concentrazioni di fondo: non cambiano infatti né i risultati delle simulazioni degli scenari analizzati né i valori dei limiti normativi per le valutazioni conclusive
- Analizzando quindi i dati monitorati dalle centraline prese in considerazione nel SIA, si osserva che per i principali inquinanti, quali PM10 ed NO2, negli anni hanno riportato una sensibile diminuzione sia dei valori di picco che delle concentrazioni medie.
- Diminuendo pertanto le concentrazioni di fondo e rimanendo inalterate le considerazioni effettuate per le concentrazioni derivanti dalle simulazioni, si può considerare una conseguenziale diminuzione delle concentrazioni totali (concentrazioni totali = concentrazione di fondo + output simulazioni)
- gli scenari futuri del PAIR 2020 evidenziano il rispetto dei limiti normativi nel territorio interessato, considerando tutte le sorgenti emissive negli scenari a legislazione corrente e di progetto (in entrambi gli scenari sono considerati gli interventi di potenziamento stradale contenuti nel Piano Integrato Regionale dei Trasporti in fase di valutazione, inclusa la variante alla SS16).

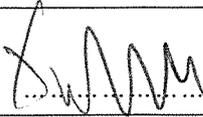
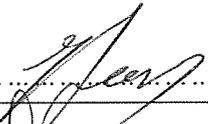
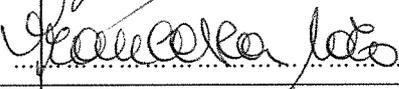
Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ritiene che possa essere prorogata la durata del DEC VIA 2013-54 del 20/03/2013 per ulteriori cinque (5) anni, al fine di consentire la realizzazione del progetto, ferme tutte le prescrizioni ivi previste.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	ASSENTE
Prof. Saverio Altieri	

Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	CONTRARIO (Polemico)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	

Ing. Graziano Falappa	ASSENTE
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
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	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	

Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	