



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

U.prot DVA-2015-0019808 del 29/07/2015

Pratica N:

Ref. Mittente:

Indirizzi in allegato

**OGGETTO: [ID_VIP: 3023] - Procedura di V.I.A. (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) -
Progetto definitivo "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti -
Adeguamento funzionale barriera del Lisert" - Ordinanza del
Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 del 05/09/2008 e
ss.mm.ii..
Richiesta integrazioni.**

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale in oggetto indicata, la Commissione Tecnica VIA/VAS ha comunicato, con la nota prot. CTVA-2015-0002564 del 24/07/2015, acquisita al prot. DVA-2015-0019641 del 27/07/2015 che si allega, la necessità di acquisire integrazioni e chiarimenti ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie.

Pertanto nel chiedere a codesto Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 tratto Venezia-Trieste ed il raccordo Villesse-Gorizia di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa, si comunica che la stessa dovrà pervenire entro 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione inviata tramite posta elettronica certificata.

Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS concuderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine il Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 tratto Venezia-Trieste ed il raccordo Villesse-Gorizia potrà inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Ufficio Mittente: Sezione Opere Civili
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 0657225931
DVA-2VA-OC-04_2015-0137.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Roma, e predisposte secondo le "Specifiche Tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale relativa alle procedure di VAS e VIA" disponibili sul sito web di questo Ministero, alla sezione dedicata alle Valutazioni di Impatto Ambientale:

<http://www.va.minambiente.it/it/IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida>

in:

- n. 1 copia in formato cartaceo;
- n. 3 copie in formato digitale.

Copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento di V.I.A..

Inoltre, ai fini di consentire la partecipazione del pubblico, la scrivente si riserva di comunicare al Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 tratto Venezia-Trieste ed il raccordo Villesse-Gorizia la necessità di dare avviso sui quotidiani, secondo le modalità previste dai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa.

Si chiede ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente il codice identificativo del procedimento amministrativo [ID_VIP: 3023].

Renato Grimaldi



Allegato: nota acquisita al prot. DVA-2015-0019641 del 27/07/2015

Elenco indirizzi

Commissario Delegato per l'emergenza della
mobilità
riguardante la Autostrada A4 tratto Venezia-
Trieste
ed il Raccordo Villesse-Gorizia
commissario@pec.commissarioterzacorsia.it

e p.c. Ministero dei beni e delle attività culturali e
del turismo
Direzione Generale belle arti e paesaggio
Servizio III
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente ed Energia
regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it

Provincia di Gorizia
provincia.gorizia@certgov.fvg.it

Comune di Doberdò del Lago
comune.doberdodellago@certgov.fvg.it

Comune di Monfalcone
comune.monfalcone@certgov.fvg.it

Direzione Generale per la protezione della
natura e del mare
dgprotezione.natura@pec.minambiente.it

Presidente della Commissione Tecnica
di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it



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

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

IL PRESIDENTE



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

U. prot CTVA - 2015 - 0002564 del 24/07/2015

Pratica N.

Prof. Mittente:

**OGGETTO: ID VIP3023 Autostrada A4, rifacimento barriere esistenti,
adeguamento funzionale barriera del Lisert Comune di Doberdò
(Go), Procedura di VIA.**

Richiesta di integrazioni.

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione presentata, il Gruppo Istruttore incaricato, come convenuto con la Regione Friuli Venezia Giulia, ha ritenuto necessario richiedere le integrazioni ed i chiarimenti di seguito elencati.

QUADRO PROGETTUALE:

1. Il proponente dovrà effettuare un'esaustiva analisi di coerenza esterna con gli obiettivi dei Piani e Programmi sovraordinati, confrontando gli obiettivi del singolo atto pianificatorio con gli interventi di progetto, aggiornando l'elenco degli elementi pianificatori vigenti e integrandoli laddove necessario (ad es. Piano di Azione Regionale per la qualità dell'aria);
2. Posto che i dati riportati dal proponente relativi al traffico stradale evidenziano un continuo calo che riporta i valori di traffico a quelli fatti registrare, sommariamente, al 2005, specificare maggiormente l'obiettivo che si pone l'intervento in oggetto;
3. Nelle more della realizzazione della terza corsia, al fine di decongestionare il traffico stradale dei picchi estivi, l'analisi delle alternative venga integrata con possibili differenti alternative gestionali mirate a limitare il formarsi di code e, in particolare, dovrà essere valutata l'ipotesi di aprire i varchi alla formazione di una coda di dimensioni inferiori, dovrà essere valutata l'opzione di apertura totale dei varchi senza la necessità di fermare i mezzi per la restituzione del cartellino e dovrà essere valutata l'opzione di particolari agevolazioni per l'installazione del Telepass, posto che i dati riportati dal proponente evidenziano come le porte Telepass hanno una capacità di smaltimento del traffico decisamente superiore, con un confronto tra i costi sostenuti nelle differenti alternative e i costi dell'intervento;

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-42_2015-0002.DOC



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb

E. prot DVA - 2015 - 0019641 del 27/07/2015

Direzione Generale per le Valutazioni e le
Autorizzazioni Ambientali
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it



4. Il proponente prevede un aumento dei traffici stradali tra il 2013 e il 2037, sulla base degli "studi trasportistici condotti". Fornire adeguato supporto a tali considerazioni posto che i dati misurati fino al 2013 indicano un calo di traffico;
5. Il proponente, nella fase di valutazione di cumulabilità degli impatti, integri la documentazione presentata valutando la potenziale presenza del metanodotto SMART GAS S.p.A. relativo al progetto del "Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse" che risulta, ad oggi, in fase avanzata di istruttoria di VIA nazionale ed il cui tracciato interferisce con il progetto in oggetto. In particolare dovrà essere specificato a livello cartografico qual è la fascia di rispetto autostradale, quali interventi possono essere realizzati al suo interno e l'eventuale idoneità della presenza del summenzionato metanodotto all'interno della fascia di rispetto;

QUADRO AMBIENTALE:

6. Il relazione alla componente atmosferica il proponente caratterizza lo stato di fatto unicamente con i dati relativi al 2013 che risulta scarsamente rappresentativo dell'andamento medio della qualità dell'aria, posto che sul sito di ARPA FVG sono reperibili dati a partire dal 2005. Integrare l'analisi dello stato di fatto con un'adeguata serie storica di dati disponibili;
7. Nelle valutazioni di produzione di polveri derivanti dalle attività di cantiere il proponente effettua una condivisibile stima della produzione di polveri ma non viene adeguatamente valutato l'impatto arrecato da tali lavorazioni, l'arcale di influenza di tale produzione e i potenziali recettori sensibili interessati. La documentazione venga integrata con tali considerazioni;
8. Il Proponente effettui le valutazioni relative alle emissioni atmosferiche dovute alla fase di cantiere ed alla fase di esercizio valutando le ricadute al suolo degli inquinanti considerati e riveda il Piano di monitoraggio ambientale per la componente atmosfera alla luce delle risultanze dell'analisi delle ricadute ad oggi mancante;
9. Il Piano di Monitoraggio della componente atmosferica venga integrato per la fase ante operam, post operam e in fase di cantiere con il monitoraggio dei flussi di traffico nella strada per Sablici e nell'autostrada monitorando, in questo caso, anche le code;
10. Per quanto riguarda la fase di cantiere, le attività polverulente si sommano al traffico consueto e pertanto proprio quella di cantiere risulta essere la fase potenzialmente più impattante. Si ritiene pertanto che, per verificare il rispetto dei limiti di legge ed individuare eventuali attività particolarmente critiche, anche durante la fase di cantiere le misure debbano essere effettuate in 8 settimane nell'arco dell'anno. È inoltre opportuno che le settimane di misurazioni ricadano nelle fasi 1b, 1c e 1d del cantiere. E' particolarmente importante annotare le attività di cantiere svolte. Al fine di individuare tempestivamente eventuali impatti negativi non previsti è necessario che l'analisi dei dati e le relazioni riassuntive vengano effettuate, per la fase in corso d'opera, al termine di ogni campagna di misura ed inviate all'Ente di controllo. Integrare i documenti ad oggi depositati con le attività da svolgere in caso di impatti negativi imprevisti;
11. L'intervento sembra intimamente correlato alla realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia - Trieste in quanto un adeguamento del casello del Lisert senza il potenziamento della rete autostradale potrebbe risultare non altrettanto funzionale. In primis sembra fondamentale comprendere se l'adeguamento della barriera del Lisert può indurre, da solo, un aumento del traffico sulla rete autostradale. In caso affermativo sarebbe opportuno individuare quale sia l'entità dell'aumento di traffico indotto dal solo potenziamento della barriera, svincolandolo dalle previsioni di traffico future in quanto esse non sono determinate univocamente dal potenziamento della barriera del Lisert. In caso negativo, invece, si ritiene che l'intervento, da solo, fluidificando il traffico stradale, potrebbe avere un impatto positivo sulle emissioni di inquinanti derivanti dalle macchine ferme in coda. Specificare un tanto circostanziando adeguatamente le motivazioni che il proponente vorrà addurre;

12. In relazione alla componente idrica, il proponente evidenzia come i prevedibili e possibili impatti sullo stato qualitativo delle acque, determinati dall'esercizio dell'Autostrada A4 e dal transito di veicoli alla barriera Trieste - Lisert, sono da ricondursi primariamente alle acque meteoriche di dilavamento stradali che raccolgono metalli pesanti, nutrienti, sali provenienti dalle operazioni di spargimento dei sali disgelanti, idrocarburi e altre sostanze inquinate trasportate. A fronte di un tanto è previsto un impianto di trattamento mediante dissabbiatura e disoleazione. Specificare la capacità dell'impianto ipotizzato di intercettare gli inquinanti sopra individuati o, in alternativa, modificare l'impianto di trattamento o, in caso di dimostrata impossibilità alle richieste modifiche, valutare adeguatamente gli impatti arrecati dal rilascio di tali sostanze nel corpo idrico recettore;
13. Dalle relazioni e tavole grafiche allegate al progetto sembra che solamente una parte delle acque di prima pioggia venga trattata in quanto, per quanto concerne il tratto in scarpata, per il quale è prevista la realizzazione di un'ulteriore corsia di marcia in approccio alla barriera, si prevede di lasciare il drenaggio come allo stato attuale con embrici che scaricano le acque raccolte lungo la scarpata. In aggiunta, una parte delle acque afferenti al tratto in terra rinforzata viene convogliato verso Ovest e scaricato, presumibilmente, all'interno del fosso di guardia. Tali zone risultano decisamente delicate per la presenza di alcuni stagni della palude di Sablici che indicano una falda sub-affiorante. Specificare quale norma permetta di non trattare le acque di prima pioggia e valutare gli impatti ambientali indotti dal rilascio incontrollato delle sostanze inquinanti nei fossi di guardia, con particolare riferimento agli ambiti di tutela della zona umida della palude di Sablici posto che, sebbene sia previsto un impianto di trattamento acque nella zona della barriera, l'impatto ambientale potrebbe risultare superiore rispetto all'attuale nella zona di sviluppo della terza corsia di marcia in approccio alla barriera e considerando che il Piano di gestione del Carso, in corso di realizzazione, prevede di risolvere il problema delle acque di prima pioggia dell'autostrada A4, che risultano particolarmente pericolose nell'area delle Paludi di Sablici, dove i fenomeni di ruscellamento scaricano direttamente nelle cavità carsiche, in un'area segnalata di importanza per il Proteo;
14. Analisi e valutazione dell'influenza delle infrastrutture da realizzarsi in sotterraneo (berlinese, terre rinforzate, ecc.) sulla ricircolazione delle acque superficiali e sotterranee che alimentano la palude di Sablici, gli stagni e le estavelle ubicati al di fuori dei siti Natura 2000 e riportati in Fig. 42 dello Studio di incidenza, anche mediante dati empirici che evidenzino la quota a cui si attesta la falda freatica;
15. Dettagliare il consumo di risorse idriche in fase di cantiere e le connesse fonti di approvvigionamento, nonché descrivere lo scarico delle acque dopo l'utilizzo nel cantiere stesso;
16. Specificare la durata del monitoraggio ante operam per la componente idrica e valutare l'opportunità di rivedere le frequenze di campionamento post operam, prevedendo dei campionamenti stagionali, sia in corrispondenza dell'immissione nel Moschenizza delle acque di piattaforma, sia in corrispondenza della zona umida di Sablici;
17. In relazione all'impatto acustico generato dalle attività di cantiere, il proponente demanda a successive fasi una verifica dell'impatto. Per quanto, in relazione alla componente antropica, sia possibile richiedere al Comune un'autorizzazione in deroga ai limiti previsti da norma, si ritiene indispensabile una corretta ed esaustiva valutazione dell'impatto acustico arrecato in ragione della vicina presenza di ambiti di elevata valenza naturalistica, la cui fauna potrebbe risentire negativamente dell'impatto arrecato. A fronte di adeguate valutazioni risulterebbe opportuno prevedere da subito un adeguato Piano di monitoraggio che preveda gli eventuali interventi mitigativi da porre in atto qualora si verificassero degli impatti difformi da quanto preventivato;
18. Il proponente integri le misure fonometriche effettuate con un punto di rilevamento all'interno della palude Sablici, che dovrà essere riproposto nel Piano di monitoraggio acustico, in modo da poter valutare l'effettivo clima acustico all'interno dell'area naturalistica e determinare il contributo mitigativo della vegetazione ad alto fusto;

19. Il Piano di monitoraggio acustico dovrà essere integrato con i punti di monitoraggio durante le lavorazioni, con l'indicazione dei livelli da rispettare e con l'indicazione delle azioni da porre in atto nel caso di impatti non preventivati;
20. Valutare posa in opera di interventi mitigativi dell'impatto acustico non vetrati all'interno delle fasce di pertinenza autostradale, che per la zona di Sablici potrebbero risultare efficaci, posto che una rilevante parte delle suddette fasce interessa la zona umida della palude di Sablici, la ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia" e la ZSC "Carso triestino e goriziano";
21. Al fine di evitare/limitare eventuali interferenze tra gli interventi previsti dal progetto e gli stagni e le estavelle, riportati in Fig. 42 dello Studio di incidenza, il proponente chiarisca la reale necessità di effettuare i lavori di stabilizzazione ed il conseguente ciglio di contenimento per l'attuale "viabilità campestre" e l'utilizzo che verrà fatto di tale viabilità. Limitrofa a tale viabilità sono presenti, infatti, molti punti di risorgenza che vanno ad alimentare alcune pozze in cui sono segnalate specie protette di pregio (Rana dalmatina, Rana latastei, inoltre la falda sotterranea che alimenta l'area di Sablici ospita una discreta popolazione di *Proteus anguinus anguinus*), come risulta dal lavoro di Fabio Stoch del 2011 "Monitoraggio e individuazione di misure di conservazione per la fauna acquatica (invertibrati e anfibi) degli habitat igrofilo ed idrofilo". Attualmente tale strada campestre ha un utilizzo molto limitato e spostare il traffico motorizzato su tale viabilità comporterebbe una serie di problematiche: rumore connesso alla presenza antropica, possibile scarico/abbandono di rifiuti, facilità di penetrazione per incendiari, sversamenti accidentali di liquidi dai motori. Inoltre i lavori di stabilizzazione della strada e di realizzazione del ciglio di contenimento risultano particolarmente critici, in quanto, seppur per una piccola superficie, andrebbero ad intaccare e compromettere le polle di risorgenza, poste proprio alla base della pista e presenti in un'area già limitata per estensione; se tali lavori verranno effettuati bisogna prestare pertanto la massima attenzione.
22. Il proponente verifichi la possibilità di allontanare, per quanto possibile, la strada campestre in corrispondenza dei due stagni immediatamente limitrofi indicati con i numeri 3 e 4 nella Fig. 42 dello Studio di incidenza;
23. Chiarire quale sia il percorso utilizzato per giungere alla via Locavaz al fine di accedere all'area di cantiere da Sud e quali siano le strade potenzialmente coinvolte, con particolare riferimento alla viabilità ricadente nel Comune di Monfalcone;
24. Chiarire se siano previste chiusure totali del casello con deviazione del flusso di traffico sulla rete stradale ordinaria, e, se del caso, per quanti giorni e in quali periodi dell'anno siano previste (periodo invernale, estivo, etc.) e in che modo si intendano gestire tali possibili criticità;
25. Chiarire quali ripercussioni si prevedano sulla rete ordinaria, soprattutto durante il periodo estivo e con particolare riferimento alla viabilità ricadente nel Comune di Monfalcone, anche nel caso di una parziale chiusura delle attuali piste, in quanto si presenterebbe una situazione di "un collo di bottiglia" della viabilità autostradale e in che modo si intenda gestire tale possibile criticità.

ULTERIORI RICHIESTE:

26. Si richiede inoltre di controdedurre le eventuali osservazioni fino ad ora pervenute.

A seguito della ricezione della documentazione integrativa la Commissione si riserva di richiedere una eventuale pubblicazione al fine di consentire la necessaria informazione delle parti interessate.

MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Commissione, anticipata via mail.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Il Proponente, entro il periodo a disposizione inoltrerà, qualora necessario, richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dalla Commissione.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con le seguenti modalità:

- ✓ n. 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- ✓ n. 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo e n. 3 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "Documentazione in formato digitale a supporto della Commissioni VIA" devono essere trasmesse alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma. Si ricorda in merito che l'elaborato in questione è acquisibile sul sito internet www.dsa.minambiente.it secondo il percorso *homepage - area libera consultazione - documenti*.

IL PRESIDENTE

(Ing. Guido Monteforte Specchi)