



la Presidente

0000203/
prot. n. GAB-(GAB-4-1-1-TRAS)-1

Trieste, 12 gennaio 2016

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
↳ Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0001370/DVA del 20/01/2016

Al Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Divisione II Sistemi di valutazione ambientale
via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA

e per conoscenza

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del
Turismo
Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti,
l'architettura e l'arte contemporanee
Servizio IV - Tutela e qualità del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 - ROMA

Oggetto: D.Lgs. 152/2006 - L.R. 43/1990 art. 3 -Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale per il progetto definitivo "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert" - opera prevista tra quelle di cui all'art. 1, comma 1, lettera b), dell'O.P.C.M. 5 settembre 2008, n. 3702, emanata in esito al DPCM di data 11 luglio 2008 - proponente: Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - **Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.**

In relazione al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento presentato dal Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia, su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 2631 dd. 29 dicembre 2015 allegata alla presente, si comunica di ritenere che il progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert" possa essere ritenuto compatibile con l'ambiente con le seguenti prescrizioni:

- 1) Il proponente dovrà installare una barriera perimetrale, sul lato Sud dell'intero sviluppo del cantiere attivo, con lo specifico scopo di ridurre la dispersione delle polveri sollevate dalle attività e, in particolar modo, dal transito dei mezzi pesanti. Nello specifico, dovrà essere utilizzata una rete di recinzione antipolvere di altezza non inferiore a 3 metri posizionata nel punto altimetricamente più favorevole. A tale scopo il proponente dovrà verificare con Acegas-Aps-Amga la possibilità e le modalità realizzative per la posa della citata recinzione al di sopra o nei pressi del rilevato che protegge la condotta acquedottistica;

- 2) Il proponente dovrà concordare con l'ARPA FVG e con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità il Piano di monitoraggio acustico recependo le indicazioni fornite dall'ARPA FVG nel parere reso in data 25 novembre 2015. Tale Piano di monitoraggio dovrà prevedere misure sia in fase di cantiere che di esercizio:
- in fase di cantiere dovranno essere definite le modalità di realizzazione e i livelli acustici che diano evidenza di necessità di ulteriore mitigazione. Dovranno, altresì, essere previste delle ulteriori misure mitigative da porre in atto qualora tali livelli acustici vengano superati. In corrispondenza delle prime lavorazioni impattanti dal punto di vista acustico, che dal cronoprogramma presentato potrebbero essere nella fase 1b) i "Movimenti terre", il proponente dovrà realizzare una misurazione fonometrica nelle condizioni di cantiere maggiormente attivo e con le specifiche tecniche suggerite da ARPA stessa. Qualora i riscontri diano evidenza del supero dei limiti concordati, dovranno essere messe in atto le ulteriori misure mitigative previste nel Piano di Monitoraggio quali, ad esempio, l'utilizzo di barriere fonoassorbenti non vetrate. Tali misure mitigative dovranno, in tal caso, essere utilizzate nell'ambito delle lavorazioni che prevedono movimenti terra nelle fasi 1b) "Realizzazione terza corsia e 1c) "Ampliamento piazzale di stazione";
 - Per la fase di esercizio dovrà essere concordata, in particolare, con entrambi gli uffici l'ubicazione del punto di monitoraggio acustico all'interno della zona umida di Sablici. I risultati dovranno essere inviati agli uffici stessi, che potranno prevedere eventuali ulteriori misure mitigative quali, ad esempio, barriere fonoassorbenti non vetrate;
- 3) L'asfalto fonoassorbente che verrà utilizzato dovrà garantire almeno le medesime prestazioni dissipative dell'ASPHALT RUBBER evidenziate nel SIA nella tabella a pag. 290 e le prestazioni di dissipazione acustica dovranno costituire un motivo di premialità in fase di aggiudicazione dei lavori;
- 4) In sede di progetto esecutivo, vista la vicinanza del recettore idrico superficiale, il proponente dovrà valutare l'opportunità di realizzare lo scarico delle acque reflue assimilate alle domestiche nel corpo idrico superficiale;
- 5) Il proponente dovrà concordare con ARPA FVG e Servizio tutela del paesaggio e biodiversità le modalità di realizzazione del piano di monitoraggio delle acque da porre in atto in corrispondenza della zona umida di Sablici e dei pozzetti posti alla base degli embrici deputati alla raccolta delle acque di prima pioggia dal sedime autostradale non servito dalla rete di raccolta delle acque meteoriche. In particolare, dovranno essere concordati gli inquinanti oggetto di monitoraggio, la frequenza di campionamento, la durata del monitoraggio e i limiti di concentrazione oltre i quali si verificherà la necessità di porre in atto ulteriori misure mitigative, anch'esse da prevedere preventivamente nel piano di monitoraggio stesso. Tra queste misure dovrà essere valutata anche la realizzazione di idonei dispositivi che permettano il collettamento ed il trattamento delle acque di prima pioggia collegandolo all'impianto di trattamento già realizzato o a un nuovo impianto;
- 6) I lavori di stabilizzazione del sedime dello stradello limitrofo agli stagni e alle estavelle dovranno essere effettuati al di fuori del periodo compreso tra il 15 febbraio e il 31 agosto, al fine di non interferire con il periodo di maggior sensibilità degli anfibi presenti. Tali lavori non dovranno essere effettuati durante le ore notturne (dopo il tramonto). Inoltre dovrà essere evitata ogni interferenza con le zone umide, ad esempio, evitando il passaggio dei mezzi di cantiere in corrispondenza degli habitat igrofilici ed il loro danneggiamento, e adottando modalità adeguate in fase di stesura del materiale inerte al fine di evitare che esso scivoli verso tali zone umide, anche mediante l'eventuale creazione di un ciglio di contenimento. La

scarpata dello stradello dovrà essere adeguatamente stabilizzata e dovranno essere previsti adeguati accorgimenti che garantiscano l'assenza di cedimenti del materiale inerte verso le limitrofe zone umide;

- 7) In fase di cantiere, la circolazione sullo stradello limitrofo agli stagni e alle estavelle dovrà essere evitata, a meno di particolari emergenze mentre, in fase di esercizio, dovrà essere regolamentata, anche mediante la posa in opera di sbarra chiusa con lucchetto, e consentita esclusivamente ai mezzi a motore impegnati per lo svolgimento di funzioni o servizi pubblici, per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale e dell'acquedotto ACEGAS e ad altri soggetti aventi diritto (ad es. proprietari di eventuali fondi cui si accede mediante tale tracciato). Nel caso venisse verificata l'impossibilità di posizionare tale sbarra, dovrà essere apposta opportuna segnaletica stradale per limitare l'accesso allo stradello;
- 8) Al fine di evitare la perdita di nidificazioni di specie di interesse comunitario, ed in particolare di rapaci, in corrispondenza delle aree di cantiere in cui è previsto il taglio di alberi dovrà essere effettuato un controllo preventivo per accertare l'eventuale presenza di nidi o, in alternativa, il taglio delle alberature dovrà essere effettuato prima dell'inizio della stagione riproduttiva di tali specie;
- 9) Il proponente dovrà adottare opportune misure per la gestione/lotta/contenimento delle specie invasive nelle aree di cantiere o di movimentazione del terreno, tramite il contenimento di tipo meccanico delle specie invasive e limitando la presenza di superfici nude di terreno;
- 10) Nei ripristini ambientali che prevedono piantumazione di specie ad alto fusto dovranno essere utilizzate *Ulmus minor* e *Fraxinus angustifolia*;
- 11) Dovranno essere presenti in cantiere idonei presidi per consentire, in tempi rapidi, di impedire che eventuali perdite di fluidi da parte dei mezzi impiegati nelle connesse attività vadano ad inquinare il terreno e le falde sottostanti;
- 12) Le operazioni di manutenzione e rabbocco dei macchinari utilizzati in fase di cantiere dovranno avvenire al di sopra di superfici pavimentate impermeabili e dotate di rete di raccolta delle acque;
- 13) La velocità massima di transito dei mezzi di cantiere sulle strade non asfaltate dovrà essere limitata a 20 km/h;
- 14) In fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà recepire le indicazioni fornite dall'ASS n. 2 "Bassa Friulana- Isontina" nel parere reso in data 3 giugno 2015 qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni sopra riportate.

Distinti saluti,

Debora Serracchiani



Delibera n° 2631

Estratto del processo verbale della seduta del
29 dicembre 2015

oggetto:

DLGS 152/2006 - LR 43/1990 - DPR 357/1997 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE DI
COMPETENZA STATALE RELATIVA AL PROGETTO "AUTOSTRADA A4 - RIFACIMENTO BARRIERE
ESISTENTI - ADEGUAMENTO FUNZIONALE BARRIERA DEL LISERT".

Debora SERRACCHIANI	<i>Presidente</i>	<i>presente</i>
Sergio BOLZONELLO	<i>Vice Presidente</i>	<i>presente</i>
Loredana PANARITI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Paolo PANONTIN	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Francesco PERONI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Mariagrazia SANTORO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Cristiano SHAURLI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Maria Sandra TELESCA	<i>Assessore</i>	<i>assente</i>
Gianni TORRENTI	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>
Sara VITO	<i>Assessore</i>	<i>presente</i>

Daniele BERTUZZI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e, in particolare, la parte seconda che disciplina la valutazione di impatto ambientale;

Visto il D.P.R. 357/1997, recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

Vista la legge regionale 7 settembre 1990 n. 43 recante Ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale in materia di valutazione d'impatto ambientale e in particolare l'art. 3;

Vista la nota prot. 1841 di data 8 maggio 2015 con la quale il Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardate la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia ha presentato istanza per l'avvio della procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/06 del progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert";

Preso atto che il progetto è sottoposto a procedura di VIA ministeriale in quanto assimilabile alla categoria progettuale di cui al punto 10 dell'Allegato II alla parte Seconda del D. Lgs. 152/06 "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";

Preso atto che il progetto è soggetto a valutazione d'incidenza in quanto interessa:

- IT3340006 ZSC "Carso triestino e goriziano";
- IT3341002 ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia";

Preso atto che il progetto interessa la Riserva Naturale Regionale EUAP0983 "Laghi di Doberdò e Pietrarossa";

Constatato che in data 13 maggio 2015 è stato pubblicato l'avviso al pubblico sui quotidiani "Il Piccolo" e "La Repubblica";

Vista la nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. 0013448 del 19 maggio 2015 con la quale si comunica la procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, a seguito della verifica espletata positivamente sulla completezza della documentazione trasmessa;

Preso atto che il progetto prevede:

- l'incremento del numero di porte in uscita di 3 unità, passando quindi a 12 porte in uscita totali e 4 porte in entrata rimaste invariate;
- la realizzazione di un nuovo fabbricato di stazione, da realizzarsi seminterrato sotto l'ampliamento del piazzale che ospiterà le 3 nuove piste in uscita;
- la realizzazione di un piazzale di servizio, con parcheggio coperto per i dipendenti, in adiacenza al muro di contenimento del nuovo rilevato stradale;
- l'allargamento a tre corsie di marcia per un tratto di 350 m circa in avvicinamento al piazzale di uscita;
- l'adeguamento della pista di uscita per Monfalcone;
- la realizzazione di una nuova pensilina a protezione del gruppo principale di piste in uscita;
- il restringimento dello spartitraffico esistente;
- la rigeometrizzazione con conseguente ampliamento del piazzale in ingresso.

Dato atto che nell'ambito del procedimento regionale con nota prot. 14057 del 22 maggio 2015 è stato richiesto un parere al Comune di Monfalcone, al Comune di Doberdò del Lago, alla Provincia di Gorizia, alla Soprintendenza per i beni archeologici del FVG, alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici del FVG, al Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche, alla Direzione centrale attività produttive, commercio, cooperazione, risorse agricole e forestali - Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste, alla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università - Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione, Servizio mobilità, Servizio pianificazione territoriale, alla Direzione Centrale ambiente ed energia - Servizio geologico, Servizio difesa del suolo, Servizio disciplina gestione rifiuti e siti inquinati, Servizio energia, Servizio disciplina servizio idrico integrato, gestione risorse idriche, tutela acque da inquinamento, Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico ed elettromagnetico, all'ARPA del Friuli Venezia Giulia, e all'Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 "Isontina";

Dato atto che sono pervenuti i seguenti pareri collaborativi:

- Servizio geologico con nota prot. n. 14587 del 28 maggio 2015 – parere favorevole;
- Comune di Monfalcone con nota prot. 22058 del 29 maggio 2015 – richiesta integrazioni;
- Provincia di Gorizia con nota prot. 17036 del 29 maggio 2015 – osservazioni;
- Azienda per l'Assistenza Sanitaria n. 2 Bassa Friulana-Isontina con nota prot. n. 31461 del 3 giugno 2015 – parere favorevole con prescrizioni;

- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 43574/IAFGT/8.6 del 4 giugno 2015 – parere favorevole;
- Servizio disciplina servizio idrico integrato, gestione risorse idriche, tutela acque da inquinamento con nota prot. 15210 del 4 giugno 2015 – parere favorevole;
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. 14687 del 5 giugno 2015 – osservazioni;
- ARPA del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 19178 del 11 giugno 2015 – supporto tecnico-scientifico all'istruttoria;
- Servizio pianificazione territoriale con nota prot. n. 16417 del 17 giugno 2015 – parere favorevole;

Rilevato che, a seguito delle valutazioni degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, il Servizio valutazioni ambientali con nota prot. 16093 del 12 giugno 2015 ha richiesto integrazioni al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

Vista la nota prot. 19808 del 29 luglio 2015 con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto integrazioni al proponente;

Vista la nota prot. 3227 di data 10 settembre 2015 con la quale il proponente richiede una proroga dei termini di consegna delle integrazioni del Commissario, concessa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. 23322 di data 17 settembre 2015;

Preso atto che con nota prot. 3463 di data 2 ottobre 2015 il proponente ha presentato le integrazioni richieste dal Ministero competente;

Rilevato che il Servizio valutazioni ambientali ha trasmesso le suddette integrazioni ed ha richiesto un parere a tutti i soggetti già precedentemente interessati;

Visto che, sulla documentazione integrativa, risulta che sono stati espressi i seguenti pareri:

- Direzione centrale ambiente ed energia – Servizio difesa del suolo con mail di data 2 novembre 2015 – trasmissione decreto nulla osta idraulico;
- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 78662 del 30 ottobre 2015 – parere favorevole;
- Provincia di Gorizia con nota prot. n. 32853 del 20 novembre 2015 - parere favorevole;
- ARPA con nota prot. 39978 del 25 novembre 2015 – supporto tecnico-scientifico all'istruttoria
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. n. 36609 del 26 novembre 2015 – parere favorevole con prescrizioni;
- Servizio pianificazione territoriale con nota prot. n. 36666 del 26 novembre 2015 – conferma parere precedente.

Vista la Relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 28 dicembre 2015 che analizza in particolare gli effetti ambientali conseguenti alla azioni previste dal progetto;

Rilevato dalla citata Relazione istruttoria, in particolare, che:

- il proponente ha esaurientemente analizzato il rapporto programmatico tra il progetto e la pianificazione territoriale ambientale e di specifico settore trasportistico, verificandone la coerenza;
- le alternative progettuali sono state considerate, compresa l'opzione "zero", a cui è seguita una specifica analisi multicriteria delle varie soluzioni e, in particolare, del progetto definitivo del 2015 qui presentato, con relative considerazioni di carattere socio – economico ed ambientale che ha quantificato i costi e i benefici ambientali indotti dall'opera, minimizzando gli impatti arrecati;
- in condizioni di esercizio il progetto non prevede significativi impatti negativi a carico delle differenti matrici ambientali interessate in quanto esso è mirato alla fluidificazione del traffico esistente e non ad un potenziamento dello stesso. In ragione di ciò, gli impatti a carico della matrice atmosferica potrebbero essere addirittura positivi in quanto viene limitato il tempo di stazionamento delle vetture in attesa;
- con specifico riferimento alla fase di esercizio, gli impatti determinati, che rimangono sempre entro i limiti della sostenibilità, si possono identificare a carico della matrice idrica e della fauna;
- le valutazioni effettuate dal proponente risultano corrette e si ritiene che gli impatti determinati debbano essere ulteriormente mitigati tramite opportune prescrizioni di carattere tecnico e gestionale;
- per la fase di esercizio, in un bilancio complessivo degli impatti generati e in virtù della sensibilità del territorio interessato e della valenza naturalistica, si ritiene che il progetto, nonostante costituisca uno sgravio della pressione antropica attualmente generata dallo scarico delle acque di piattaforma, vada attentamente monitorato per una puntuale verifica della sostenibilità ambientale dell'intervento che verrà verificata nella fase di monitoraggio post operam;

- per la fase di cantiere, il proponente ha correttamente ed esaustivamente valutato gli impatti ambientali, sostanzialmente riconducibili a carico della matrice atmosferica, acustica, vegetazionale e faunistica;
- in ragione delle quantificazioni degli inquinanti emessi dai mezzi d'opera in fase di lavorazione, prioritariamente riconducibili al sollevamento di polveri e produzione di PM₁₀, il proponente prevede specifiche azioni mitigative che limitano di molto l'impatto arrecato. Stante il valore così raggiunto, comunque significativo, e l'impatto cumulativo con le altre fonti di PM₁₀, si ritiene sia necessario apporre delle ulteriori azioni a mitigazione dell'impatto e per il controllo delle stesse durante il monitoraggio in corso d'opera. Tale valutazione viene, inoltre, suffragata dalla particolare sensibilità e vicinanza della zona umida di Sablici dalla zona di cantiere che, in alcuni tratti, risulta essere posta a qualche metro dal cantiere stesso;
- In merito agli impatti acustici generati in fase di cantiere, si evidenzia come essi siano prioritariamente riconducibili a quelli nei confronti della fauna presente, in quanto più prossima al sito di cantiere e che potrebbe risentire in maniera maggiore dell'impatto arrecato. Se da una parte, infatti, la fauna subisce un processo di adattamento al rumore continuo prodotto dalla fase di esercizio, essa può risultare particolarmente sensibile ai rumori impulsivi prodotti dalla fase di cantiere. Il monitoraggio e le azioni mitigative proposte dal proponente risultano condivisibili ma, in ragione delle specie faunistiche presenti e della possibilità che le lavorazioni possano venir effettuate anche in periodo notturno, si ritiene necessario che le operazioni di maggior impatto acustico e di maggior stanzialità e durata debbano venir attentamente monitorate e, nel caso, ulteriormente mitigate;
- In merito agli impatti a carico delle matrici vegetazionali e faunistiche, si evidenzia come gli interventi di progetto siano esterne ai siti Natura 2000 e non determinino interferenze dirette su habitat di interesse comunitario. La fase di cantiere, inoltre, determinerà un disturbo temporaneo nei confronti della fauna, in un'area già caratterizzata dal disturbo del tracciato autostradale e caratterizzata da vegetazione prevalentemente boschiva che mitiga progressivamente l'impatto acustico. Inoltre eventuali ulteriori misure mitigative potranno essere stabilite sulla base dei monitoraggi. Eventuali problematiche possono, in ogni caso, essere risolte con specifici accorgimenti gestionali che evitino l'interessamento delle polle di acqua più prossime allo stradello di servizio parallelo al rilevato stradale, che pongano in atto verifiche preventive in merito alla nidificazione di uccelli nelle zone interessate, che prevedano il contenimento delle specie invasive e che inducano un attento e proficuo monitoraggio in corso d'opera;
- In conclusione, per quanto riguarda la fase di cantiere, essa può ritenersi l'aspetto predominante degli impatti ambientali arrecati e, allo stesso tempo, la componente più temporanea e reversibile degli impatti stessi. La valutazione di merito ha, inoltre, evidenziato una non significatività degli impatti e la possibilità di ridurre ulteriormente l'entità di alcuni di essi tramite opportune e specifiche prescrizioni;

Considerato che, in relazione alla specifica Valutazione d'incidenza di cui al DPR 357/1997, vista la documentazione presentata e le corrette valutazioni in essa riportate, si ritiene che il progetto sia compatibile con gli obiettivi di conservazione del ZSC IT3340006 "Carso triestino e goriziano" e della ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia";

Ritenuto di condividere quanto evidenziato dalla relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 28 dicembre 2015 e, in particolare, in merito alla valutazione circa la sostenibilità degli impatti derivanti dall'attuazione delle azioni previste in progetto qualora ulteriormente mitigate tramite opportune prescrizioni;

Considerati i pareri pervenuti da parte dei Comuni interessati dalla realizzazione dell'intervento e da parte degli Enti e Uffici coinvolti a livello collaborativo nel procedimento dal Servizio valutazioni ambientali;

Ritenuto, per l'insieme delle motivazioni sopra esposte, di potersi esprimere ai fini di cui all'art. 3 della LR 43/1990 e al DPR 357/1997 sul progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert";

Su proposta dell'Assessore all'ambiente ed energia,
La Giunta regionale all'unanimità

DELIBERA

1. Ai fini dell'espressione del parere del Presidente della Regione di cui all'art. 3 della legge regionale 43/1990, di ritenere che il progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert" possa essere ritenuto compatibile con l'ambiente con le seguenti prescrizioni:

- 1) Il proponente dovrà installare una barriera perimetrale, sul lato Sud dell'intero sviluppo del cantiere attivo, con lo specifico scopo di ridurre la dispersione delle polveri sollevate dalle attività e, in particolar modo, dal transito dei mezzi pesanti. Nello specifico, dovrà essere utilizzata una rete di recinzione antipolvere di altezza non inferiore a 3 metri posizionata nel punto altimetricamente più favorevole. A tale scopo il proponente dovrà verificare con Acegas-Aps-Amga la possibilità e le modalità realizzative per la posa della citata recinzione al di sopra o nei pressi del rilevato che protegge la condotta acquedottistica;
- 2) il proponente dovrà concordare con l'ARPA FVG e con il Servizio tutela del paesaggio e biodiversità il Piano di monitoraggio acustico recependo le indicazioni fornite dall'ARPA FVG nel parere reso in data 25 novembre 2015. Tale Piano di monitoraggio dovrà prevedere misure sia in fase di cantiere che di esercizio:
 - in fase di cantiere dovranno essere definite le modalità di realizzazione e i livelli acustici che diano evidenza di necessità di ulteriore mitigazione. Dovranno, altresì, essere previste delle ulteriori misure mitigative da porre in atto qualora tali livelli acustici vengano superati. In corrispondenza delle prime lavorazioni impattanti dal punto di vista acustico, che dal cronoprogramma presentato potrebbero essere nella fase 1b) i "Movimenti terre", il proponente dovrà realizzare una misurazione fonometrica nelle condizioni di cantiere maggiormente attivo e con le specifiche tecniche suggerite da ARPA stessa. Qualora i riscontri diano evidenza del supero dei limiti concordati, dovranno essere messe in atto le ulteriori misure mitigative previste nel Piano di Monitoraggio quali, ad esempio, l'utilizzo di barriere fonoassorbenti non vetrate. Tali misure mitigative dovranno, in tal caso, essere utilizzate nell'ambito delle lavorazioni che prevedono movimenti terra nelle fasi 1b) "Realizzazione terza corsia e 1c) "Ampliamento piazzale di stazione";
 - Per la fase di esercizio dovrà essere concordata, in particolare, con entrambi gli uffici l'ubicazione del punto di monitoraggio acustico all'interno della zona umida di Sablici. I risultati dovranno essere inviati agli uffici stessi, che potranno prevedere eventuali ulteriori misure mitigative quali, ad esempio, barriere fonoassorbenti non vetrate;
- 3) L'asfalto fonoassorbente che verrà utilizzato dovrà garantire almeno le medesime prestazioni dissipative dell'ASPHALT RUBBER evidenziate nel SIA nella tabella a pag. 290 e le prestazioni di dissipazione acustica dovranno costituire un motivo di premialità in fase di aggiudicazione dei lavori;
- 4) in sede di progetto esecutivo, vista la vicinanza del recettore idrico superficiale, il proponente dovrà valutare l'opportunità di realizzare lo scarico delle acque reflue assimilate alle domestiche nel corpo idrico superficiale;
- 5) il proponente dovrà concordare con ARPA FVG e Servizio tutela del paesaggio e biodiversità le modalità di realizzazione del piano di monitoraggio delle acque da porre in atto in corrispondenza della zona umida di Sablici e dei pozzetti posti alla base degli embrici deputati alla raccolta delle acque di prima pioggia dal sedime autostradale non servito dalla rete di raccolta delle acque meteoriche. In particolare, dovranno essere concordati gli inquinanti oggetto di monitoraggio, la frequenza di campionamento, la durata del monitoraggio e i limiti di concentrazione oltre i quali si verificherà la necessità di porre in atto ulteriori misure mitigative, anch'esse da prevedere preventivamente nel piano di monitoraggio stesso. Tra queste misure dovrà essere valutata anche la realizzazione di idonei dispositivi che permettano il collettamento ed il trattamento delle acque di prima pioggia collegandolo all'impianto di trattamento già realizzato o a un nuovo impianto;
- 6) i lavori di stabilizzazione del sedime dello stradello limitrofo agli stagni e alle estavelle dovranno essere effettuati al di fuori del periodo compreso tra il 15 febbraio e il 31 agosto, al fine di non interferire con il periodo di maggior sensibilità degli anfibi presenti. Tali lavori non dovranno essere effettuati durante le ore notturne (dopo il tramonto). Inoltre dovrà essere evitata ogni interferenza con le zone umide, ad esempio evitando il passaggio dei mezzi di cantiere in corrispondenza degli habitat igrofilii ed il loro danneggiamento, e adottando modalità adeguate in fase di stesura del materiale inerte al fine di evitare che esso scivoli verso tali zone umide, anche mediante l'eventuale creazione di un ciglio di contenimento.

- La scarpata dello stradello dovrà essere adeguatamente stabilizzata e dovranno essere previsti adeguati accorgimenti che garantiscano l'assenza di cedimenti del materiale inerte verso le limitrofe zone umide;
- 7) in fase di cantiere, la circolazione sullo stradello limitrofo agli stagni e alle estavelle dovrà essere evitata, a meno di particolari emergenze mentre, in fase di esercizio, dovrà essere regolamentata, anche mediante la posa in opera di sbarra chiusa con lucchetto, e consentita esclusivamente ai mezzi a motore impegnati per lo svolgimento di funzioni o servizi pubblici, per le manutenzioni dell'infrastruttura autostradale e dell'acquedotto ACEGAS e ad altri soggetti aventi diritto (ad es. proprietari di eventuali fondi cui si accede mediante tale tracciato). Nel caso venisse verificata l'impossibilità di posizionare tale sbarra, dovrà essere apposta opportuna segnaletica stradale per limitare l'accesso allo stradello;
 - 8) al fine di evitare la perdita di nidificazioni di specie di interesse comunitario, ed in particolare di rapaci, in corrispondenza delle aree di cantiere in cui è previsto il taglio di alberi dovrà essere effettuato un controllo preventivo per accertare l'eventuale presenza di nidi o, in alternativa, il taglio delle alberature dovrà essere effettuato prima dell'inizio della stagione riproduttiva di tali specie;
 - 9) il proponente dovrà adottare opportune misure per la gestione/lotta/contenimento delle specie invasive nelle aree di cantiere o di movimentazione del terreno, tramite il contenimento di tipo meccanico delle specie invasive e limitando la presenza di superfici nude di terreno;
 - 10) nei ripristini ambientali che prevedono piantumazione di specie ad alto fusto dovranno essere utilizzate *Ulmus minor* e *Fraxinus angustifolia*;
 - 11) dovranno essere presenti in cantiere idonei presidi per consentire, in tempi rapidi, di impedire che eventuali perdite di fluidi da parte dei mezzi impiegati nelle connesse attività vadano ad inquinare il terreno e le falde sottostanti;
 - 12) le operazioni di manutenzione e rabbocco dei macchinari utilizzati in fase di cantiere dovranno avvenire al di sopra di superfici pavimentate impermeabili e dotate di rete di raccolta delle acque;
 - 13) la velocità massima di transito dei mezzi di cantiere sulle strade non asfaltate dovrà essere limitata a 20 km/h;
 - 14) in fase di progettazione esecutiva, il proponente dovrà recepire le indicazioni fornite dall'ASS n. 2 "Bassa Friulana- Isontina" nel parere reso in data 3 giugno 2015 qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni sopra riportate.

2. Di dare atto che le prescrizioni sopra indicate tengono conto anche dei pareri complessivamente pervenuti.

3. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato ai sensi dell'art. 25 del D. Lgs. 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE