

Mi.
DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 16..... fogli è conforme a
suo originale.
Roma, li 7-03-2016



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 2002 del 04/02/2016

| | |
|-------------------------------|---|
| Progetto VIP 3023: | Autostrada A/4 Rifacimento barriere esistenti. Adeguamento funzionale barriera del Lisert. |
| Proponente: | Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A/4 |

[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including 'Per', 'S', 'R', 'S', 'U', 'L', 'M', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z']

VISTA l'istanza, effettuata in data 8 maggio 2015 ai sensi del D.Lgs 152/06 e s.m.i. dal Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'Autostrada A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il Raccordo Villesse-Gorizia, di pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert", che interessa il Comune di Doberdò del Lago (GO);

PRESO ATTO che l'istanza è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2015-0013002 del 14 maggio 2015 e, con nota prot. DVA 2015-13448 del 19/05/2015, inoltrata alla commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2015-1696 del 21/05/2015;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2008, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m. e 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 e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

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

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

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 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 prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e s.m.i. di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il DM n.308 del 24/12/2015 "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"

CONSIDERATO che con il D.P.C.M. dd. 11.07.2008 è stato dichiarato lo "stato di emergenza" dell'A4 e con l'O.P.C.M. n° 3702 dd. 05.09.2008 è stato nominato il Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4;

PRESO ATTO che la stima preliminare del progetto definitivo relativo all': "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert", che interessa il Comune di Doberdò del Lago (GO)" prevede un costo totale, che al netto degli espropri, risulta pari ad € 18.242.219,09;

PRESO ATTO che il Proponente ha correttamente provveduto a corrispondere il contributo per oneri istruttori previsto dalla legislazione vigente;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 13 maggio 2015 sui quotidiani "la Repubblica" ed "Il Piccolo";

CONSIDERATE le seguenti osservazioni trasmesse da parte di terzi interessati:

VISTI i seguenti pareri espressi ai sensi dell'art.25, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i:

- Provincia di Gorizia, nota del 20/11/2015, acquisita con prot.n.DVA-2015-29282 in data 23/11/2015, con la quale la Provincia esprime il proprio parere per gli aspetti ambientali di competenza. In particolare, viene ritenuta condivisibile la proposta avanzata dal proponente di recapitare le acque meteoriche di dilavamento delle superfici relative alla tratta più esterna del sedime autostradale in direzione Venezia nel suolo e negli strati superficiali del sottosuolo in quanto valutata ambientalmente ed idraulicamente più cautelativa. La Provincia si esprime favorevolmente alle soluzioni proposte;
- Provincia di Gorizia, nota del 29/05/2015, acquisita con prot.n.DVA-2015-14521 in data 01/06/2015, con la quale la Provincia si esprime favorevolmente in merito alla soluzione proposta per quanto riguarda la realizzazione del sistema di raccolta e collettamento, trattamento e scarico delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici prospicienti alla barriera autostradale. Per le acque di dilavamento della tratta più esterna del sedime autostradale in direzione Venezia che vengono recapitate direttamente in un fosso di guardia senza alcun trattamento, si suggerisce di valutare la possibilità di adottare presidi depurativi e/o contenitivi al fine di non incorrere in situazione di potenziali danneggiamenti del corpo recettore. Si suggerisce inoltre per quanto riguarda le acque reflue assimilate alle domestiche di valutare l'opportunità di scaricare tali acque nel corpo idrico superficiale e non nel suolo in considerazione della vicinanza dello stesso al suddetto corpo idrico;
- Comune di Monfalcone, nota del 29/05/2015, acquisita con prot.n.DVA-2015-14523 in data 01/06/2015 con la quale il Comune ritiene opportuno richiedere al proponente un approfondimento in merito agli aspetti relativi la fase di cantiere ed in particolare: i percorsi per giungere alla via Locavaz, la previsione delle chiusure totali del casello ed altri ripercussioni sulla rete ordinaria soprattutto durante il periodo estivo;
- Regione Friuli Venezia Giulia nota prot.n.875 del 15/01/2016, acquisita con prot.n.CTVA-2016-130 in data 18/01/2016 con la quale la Regione anticipa la Deliberazione della Giunta Regionale n.2631 del 29/12/2015; con tale Deliberazione la Giunta ha ritenuto compatibile con l'ambiente il progetto "Autostrada A4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert" 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 igrofilo 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.

VISTE le controdeduzioni puntuali fornite dalla società proponente e riportate nella documentazione integrativa presentata con nota prot.n.3463 in data 02/10/2015, acquisita con prot.n.DVA-2015-24960 del 06/10/2015;

VALUTATO in particolare che il proponente afferma che, stanti le difficoltà tecniche di poter recapitare le acque in corpi recettori superficiali ed in considerazione inoltre della ridotta superficie non inviata al trattamento, si è scelto di non modificare il sistema di raccolta esistente. Oltretutto, in tal modo si garantisce di preservare il delicato equilibrio idraulico e naturalistico dell'area delle Paludi del Sablici, che altrimenti potrebbe essere alterato se le acque venissero convogliate nel canale Moschenizza, a valle della palude. È prevista comunque la possibilità di valutare il livello qualitativo delle acque tramite un apposito sistema di monitoraggio predisposto in corrispondenza di due degli embrici interessati (si veda il Piano di monitoraggio ambientale). Inoltre, la S.p.A. Autovie Venete ha in corso di approvazione un'apposita procedura di intervento di emergenza nel caso di sversamenti accidentali, in corrispondenza di attraversamenti di zone protette (SIC, ZSC, ZPS) da parte del corpo autostradale. Per quanto concerne invece il sistema di raccolta e scarico delle acque reflue assimilate alle domestiche, la Provincia suggerisce che in sede di progetto esecutivo venga valutata l'opportunità di scaricare tali acque nel corpo idrico superficiale e non nel suolo. Vista la vicinanza del recettore idrico superficiale, tale suggerimento è da considerarsi assolutamente condivisibile e potrà essere inserito in sede di progettazione esecutiva;

CONSIDERATO che i temi affrontati nelle osservazioni e nei pareri sopracitati trovano riscontro nel quadro prescrittivo del presente parere ed in particolare:

- per quanto riguarda le richieste della Provincia di Gorizia presentate con la nota del 29/05/2015 e stato tenuto conto nelle prescrizioni n.1 e n.4;
- per quanto riguarda quanto presentato dalla Regione Friuli Venezia Giulia con la Deliberazione della Giunta Regionale n.2631 del 29/12/2015 con il dispositivo del presente parere si richiede l'ottemperanza a tutte le prescrizioni regionali qualora non ricomprese nel quadro prescrittivo;

ESAMINATA la documentazione tecnica trasmessa a corredo dell'istanza, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2015-0013002 del 14 maggio 2015 e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale al prot.n. CTVA-2015-1696 del 21/05/2015, che si compone di:

- Progetto Definitivo
- Studio di Impatto Ambientale redatto sulla base delle indicazioni riportate sul DPCM 27.12.1988, che prevede l'organizzazione in tre quadri di riferimento: programmatico, progettuale ed ambientale oltre al piano di monitoraggio ambientale e alla sintesi non tecnica;
- Piano di Gestione delle Terre ai sensi dell'art. 185 del D. Lgs 152/06;

ESAMINATA la documentazione integrativa, che si compone di una relazione generale nella quale è fornito riscontro alle richieste del MATTM e che rimanda ad una serie di elaborati di dettaglio, inviata dal Commissario Delegato per l'emergenza della Mobilità, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA-2015-24960 del 06/10/2015 e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS al prot. CTVA-2015-3346 del 09/10/2015;

CONSIDERATO che:

- l'intervento in esame si riferisce al Progetto Definitivo dell'adeguamento funzionale della barriera del Lisert, posta al termine dell'autostrada A4 Venezia-Trieste nel territorio del Comune di Doberdò del Lago (GO);
- il progetto prevede l'ampliamento delle strutture di esazione con la realizzazione di tre nuove porte in uscita, la sistemazione e l'ampliamento del piazzale con lo spostamento del fabbricato di stazione,

l'allargamento della carreggiata in approccio al piazzale con la realizzazione di un tratto di circa 400m. a tre corsie di marcia e l'adeguamento della rampa di uscita per Monfalcone;

- allo stato attuale la barriera risulta interessata da elevati flussi di traffico, con picchi soprattutto nel periodo estivo, che spesso causano dei fenomeni di congestione anche significativi in uscita dalla barriera;
- l'intervento in esame risponde ad una richiesta diretta dell'ANAS del 2010, alla quale il Commissario Delegato ha ritenuto di dover provvedere nell'immediato realizzando, nel 2011, una struttura addizionale di esazione "di emergenza" (stazione satellite) ed avviando, contestualmente, la progettazione dell'intervento in oggetto, che costituisce necessaria integrazione e completamento di quanto già realizzato;
- la necessità e l'improrogabilità del progetto sono state ulteriormente sancite con il Decreto commissariale n° 231 del 22 marzo 2013, che ha approvato lo studio di fattibilità sul quale si basa il progetto definitivo oggetto della presente relazione;
- l'obiettivo principale del progetto non è quello di incrementare il traffico, bensì di fluidificarlo e di renderlo più sicuro mediante l'introduzione di una serie di modifiche alla configurazione attuale del casello;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO e VALUTATO che

- L'ipotesi di un potenziamento/ammodernamento radicale della struttura di esazione, era stata originariamente esclusa dal programma di ampliamento della A4 con la terza corsia di marcia (Legge Obiettivo - CIPE), programma transitato di fatto sotto l'egida Commissariale a seguito della dichiarazione dello "stato di emergenza" dell'A4 con Decreto P.C.M. dd. 11.07.2008 e della conseguente promulgazione dell'O.P.C.M. n° 3702 dd. 05.09.2008 che nominava il Commissario Delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4, rimanendo tuttavia ricompresa tra le opere previste dal nuovo piano finanziario del 2009 della Società Concessionaria S.p.A. Autovie Venete.

L'O.P.C.M. n° 3764 dd. 06.05.2009 ha integrato e modificato la precedente n° 3702, estendendo le competenze Commissariali anche (art. 1, comma 1, lettera b) alla "realizzazione degli interventi insistenti sul tratto autostradale A4 Quarto d'Altino -Trieste o sul Raccordo Villesse-Gorizia e sul sistema autostradale interconnesso, previsti nella convenzione di concessione tra S.p.A. Autovie Venete e l'A.N.A.S. S.p.a., ritenuti indispensabili ai fini del superamento dello stato di emergenza."

Gli interventi a cui il comma richiamato si riferisce sono stati puntualmente elencati in una nota inviata dal Commissario delegato alla Protezione Civile: tra questi anche l'intervento di adeguamento della barriera terminale dell'A4 al Lisert, con il titolo "RIFACIMENTO BARRIERE ESISTENTI - CASELLO DEL LISERT"

Con tali premesse e dietro richiesta diretta dell'ANAS, nel 2010 il Commissario Delegato ha ritenuto di dover provvedere nell'immediato alla risoluzione del problema potenziando la barriera di esazione. È stata pertanto realizzata nel 2011 una struttura addizionale di esazione "di emergenza", avviando, contestualmente, la progettazione dell'intervento in oggetto, che costituisce necessaria integrazione e completamento della stazione satellite già realizzata.

La necessità e l'improrogabilità del progetto sono state ulteriormente sancite con il Decreto commissariale n. 231 del 22 marzo 2013, sulle quali si basa l'attuale progetto sviluppato dalla Concessionaria.

CONSIDERATO e VALUTATO che sono stati esaminati dal Proponente gli strumenti di seguito indicati:

- **Strumenti di Pianificazione territoriale e di settore di area vasta**

È stata verificata la coerenza dell'intervento con gli obiettivi definiti dagli strumenti di pianificazione vigenti. Nella verifica di coerenza si è tenuto conto dell'obiettivo del progetto, ovvero *"gestire i consistenti flussi di traffico che si registrano in corrispondenza del casello, con particolare riferimento al periodo estivo, mediante l'introduzione di una serie di modifiche alla configurazione attuale del casello. al fine di fluidificare il traffico e di renderlo più sicuro"*.

La legenda della simbologia utilizzata è la seguente:

| | |
|--|--|
| | Il Progetto risulta coerente con l'obiettivo della programmazione/pianificazione sovraordinata |
| | Il Progetto risulta indifferente con l'obiettivo della programmazione/pianificazione sovraordinata |
| | Il Progetto non risulta in diretto contrasto con l'obiettivo della programmazione/pianificazione sovraordinata ma interagisce con le tematiche affrontate dall'obiettivo |
| | Il Progetto risulta in diretto contrasto con l'obiettivo della programmazione/pianificazione sovraordinata |

Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001

| Obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|--|----------------------|---|
| Ob. 1 - Servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati | | L'intervento di adeguamento funzionale in progetto prevede l'incremento delle strutture di esazione con l'aggiunta di 3 nuove piste in uscita. Un ulteriore ampliamento della piattaforma autostradale è previsto in approccio alla barriera in direzione Trieste, dove verrà realizzata una terza corsia di marcia per un tratto di 350 m circa, che permetterà di aumentare ulteriormente la capacità di accumulo del piazzale. |
| Ob. 2 - Servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile | | L'intervento garantisce il miglioramento della prestazione ambientale del casello. |
| Ob. 3 - Assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza | | La realizzazione dell'intervento è conforme agli standard di sicurezza previsti dalla normativa vigente in materia. |
| Ob. 4 - Utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. | | |
| Ob. 5 - Equilibrio territoriale (attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica). | | |
| Ob. 6 - Integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. | | Il Progetto intende fluidificare il traffico, tenuto conto dei flussi in direzione della Slovenia e dei Paesi dell'Est Europeo, incrementando il numero delle porte in uscita e migliorando l'accessibilità al piazzale. |
| Ob. 7 - Creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment - che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni - e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio. | | |
| Ob. 8 - Crescita di professionalità | | |

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)

| Obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|---|----------------------|--|
| Ob. 1 riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020, rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010 | | La realizzazione dell'intervento è conforme agli standard di sicurezza previsti dalla normativa vigente in materia. Il Progetto prevede inoltre: <ul style="list-style-type: none"> • l'ampliamento del piazzale in ingresso al fine di facilitare in condizioni di sicurezza la distribuzione dei veicoli tra le porte disponibili • il restringimento dello spartitraffico esistente, per dare maggiore visibilità alle piste in uscita della stazione satellite |

Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica

| Obiettivi del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|---|----------------------|------------------|
| | | |

| | | |
|--|--|--|
| Ob. 1 - costituire il quadro programmatico per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica | | |
| Ob. 2 - costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale | | |
| Ob. 3 - promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarità rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva | | |
| Ob. 4 - promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità | | |
| Ob. 5 - perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario, in particolare, dal traffico pesante | | L'intervento prevede la riqualificazione del casello esistente al fine di decongestionare il traffico. |
| Ob. 6 - perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità | | L'intervento garantisce il miglioramento della prestazione ambientale del casello. |
| Ob. 7 - valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico - sociali | | |
| Ob. 8 - costituire un sistema di "governance" condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti | | |

Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)

| Obiettivi del PURG | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|---|-----------------------------|---|
| Ob. 1 - "Riequilibrio" dello sviluppo regionale, integrato a quello nazionale ed a quello delle immediate regioni europee | | Il Progetto intende fluidificare il traffico, tenuto conto dei flussi in direzione della Slovenia e dei Paesi dell'Est Europeo, incrementando il numero delle porte in uscita e migliorando l'accessibilità al piazzale. |
| Ob. 2 - Salvaguardia complessiva del suolo dagli usi, oggi irrazionali e scarsamente controllati, indiscriminati dello sviluppo urbano (difesa del suolo, dell'ambiente e delle risorse fisiche sia negli aspetti quantitativi, che qualitativi; politica attiva di formazione di grandi sistemi di verde e di formazione e riserva di vaste aree agricole; valorizzazione e difesa particolare della montagna; ecc.) | | Il Progetto intende perseguire l'obiettivo di contenimento del consumo di suolo prevedendo l'ampliamento a sud (in direzione Trieste), ove attualmente è presente il rilevato stradale e lo stradello esistente, non interferendo quindi con la zona umida di Sablici. L'area dove verrà realizzato il nuovo parcheggio dipendenti è allo stato attuale già alterata e ricoperta per lo più da ghiaia e specie vegetali sinantropiche. Si rimanda comunque per approfondimenti a quanto riportato al par. 5.4 e 5.5 dello SIA. |
| Ob. 3 - Salvaguardia del patrimonio storico - ambientale, delle preesistenze insediative, del paesaggio e dell'ambiente | | Il Progetto individua misure di inserimento ambientale (cfr. cap. 6 dello SIA). Inoltre, tutte le operazioni di scavo (così come prescritto nella Nota della Soprintendenza), compreso lo scortico superficiale, dovranno essere controllate e sorvegliate da parte di archeologici qualificati e che in caso di ritrovamenti di resti archeologici nel corso dei lavori, gli stessi dovranno essere immediatamente sospesi e dovrà essere data tempestiva comunicazione dei rinvenimenti alla Soprintendenza. |
| Ob. 4 - Creazione e potenziamento di una "rete urbana" regionale | | |
| Ob. 5 - Realizzazione prioritaria delle direttrici nazionali di trasporto, utilizzando gli effetti indotti per la formazione di fattori di localizzazione urbano - industriale che servano nel contempo a promuovere quei processi di aggregazione e di gerarchizzazione degli insediamenti | | |

Piano di Governo del Territorio (PGT)

La verifica di coerenza è stata effettuata rispetto agli obiettivi del PGT (di seguito riportati e desunti dal Rapporto Ambientale allegato al Piano) e delle azioni del Piano correlate.

| Obiettivi del PGT | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|---|----------------------|---|
| Ob. 1.1 - Integrazione del grande telaio infrastrutturale di valenza nazionale ed europea (Corridoio Mediterraneo e Corridoio Adriatico - Baltico), secondo strategie di mobilità sostenibile, favorendo il trasporto su ferro | | |
| Ob. 1.2 - Potenziamento delle porte e dei corridoi di connessione con le regioni circostanti e delle reti di relazione a tutti i livelli rafforzando i legami di coesione territoriale interna migliorando la qualità delle relazioni | | Il Progetto intende fluidificare il traffico, tenuto conto dei flussi in direzione della Slovenia e dei Paesi dell'Est Europeo, incrementando il numero delle porte in uscita e migliorando l'accessibilità al piazzale. |
| Ob. 1.3 - Razionalizzazione e sviluppo dell'intermodalità e della logistica | | |
| Ob. 1.4 - Sviluppo di territori particolarmente vocati all'insediamento di filiere produttive agricole e agroalimentari | | |
| Ob. 1.5 - Promozione di attività produttive innovative sotto il profilo del contenimento del consumo delle risorse naturali e del risparmio energetico | | |
| Ob. 1.6 - Promozione dell'attività produttive costituite in forma distrettuale | | |
| Ob. 1.7 - Assicurare al sistema delle imprese la possibilità di approvvigionamenti economicamente competitivi dal mercato energetico, privilegiando il ricorso a fonti energetiche rinnovabili | | |
| Ob. 2.1 Rafforzare la dimensione ecologica complessiva del territorio regionale e in particolare dei sistemi rurali e naturali a più forte valenza paesaggistica a vantaggio dell'attrattività territoriale. | | L'intervento non interferisce direttamente con i Siti della Rete Natura 2000. Al fine di tutelare gli elementi di valore ecologico presenti in prossimità dell'ambito di intervento il Progetto prevede le seguenti azioni: trattamento delle acque meteoriche a monte del recapito finale nel Moschenizza; localizzazione dell'area fissa di cantiere esternamente ai Siti Natura 2000 e rinaturalizzazione finale della stessa con messa a dimora di individui arborei; tutela dell'area umida di Sablici (cfr. cap. 6 dello Screening per la Valutazione di Incidenza); sistemazione a verde della futura area a parcheggio. |
| Ob. 2.2 - Conservazione della risorsa naturale suolo privilegiando interventi di riqualificazione urbana, di recupero di aree dismesse e di riconversione del patrimonio edilizio esistente | | |
| Ob. 2.3 Valorizzazione degli elementi naturali, paesaggistici e identitari del territorio in funzione di una maggiore attrattività e fruibilità del "turismo di qualità" (ambientale, rurale, culturale, ecc.) | | |
| Ob. 2.4 - Aumentare la sicurezza del territorio prevenendo i rischi naturali (idrogeologico e idraulico) | | Gli Studi idraulici allegati al Progetto intendono garantire la sicurezza idraulica del territorio. |
| Ob. 3.1 - Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo produttivo, infrastrutturale ed edilizio | | |
| Ob. 3.2 - Costruzione dei Sistemi territoriali locali in base alla concertazione di strategie comuni e alla valorizzazione delle vocazioni territoriali, al fine di promuovere forme di sviluppo sostenibile di lunga durata che riequilibrino dal punto di vista territoriale i processi di conurbazione e di dispersione insediativa esistenti. | | |
| Ob. 3.3 - Rafforzamento di un sistema di nodi urbani principali e minori attraverso la specializzazione e la gerarchizzazione | | |
| Ob. 3.4 - Assicurare a tutti i territori della regione l'accesso ai servizi attraverso le reti sanitarie, tecnologiche, distributive, culturali, energetiche, della mobilità e della formazione. | | |
| Ob. 3.5 - Aumentare la qualità dell'ambiente urbano attraverso la riduzione dell'inquinamento e della produzione di rifiuti e la riduzione del consumo di risorse. | | Poiché l'intervento ha come obiettivo la fluidificazione del traffico veicolare e di conseguenza la minimizzazione dei fenomeni di congestione, lo stesso risulta coerente con l'obiettivo 3.5. Con riferimento alla produzione di rifiuti ed al consumo di risorse, il Progetto prevede il riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi quando possibile (cfr. par. 2.4 dello SIA). |

Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria

La verifica di coerenza è stata effettuata rispetto agli obiettivi di Piano che si riferiscono al settore trasporti riportati nel Rapporto Ambientale.

| Obiettivi del Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|--|----------------------|------------------|
| | | |

Istruttoria VIA - Autostrada A/4 - Rifacimento barriere esistenti - Adeguamento funzionale barriera del Lisert.

| | | |
|--|--|---|
| Ob. 1 -Risanamento, miglioramento e mantenimento della qualità dell'aria | | Poiché l'intervento ha come obiettivo la fluidificazione del traffico veicolare e di conseguenza la minimizzazione dei fenomeni di congestione, lo stesso risulta coerente con l'obiettivo 1. |
| Ob. 2 - Diminuzione del traffico veicolare | | L'obiettivo dell'intervento non è incrementare il traffico presso la barriera del Lisert, ma renderlo più fluido e sicuro. |

Piano di Azione Regionale per la Qualità dell'Aria

| Obiettivi del Piano di Azione Regionale per la Qualità dell'Aria | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|--|----------------------|---|
| Conseguimento sull'intero territorio regionale della prevenzione, del contenimento e del controllo del rischio di superamento dei valori limite degli inquinanti (particolato sottile e ossidi di azoto) nonché delle soglie di allarme dei livelli di ozono | | Poiché l'intervento ha come obiettivo la fluidificazione del traffico veicolare e di conseguenza la minimizzazione dei fenomeni di congestione, lo stesso risulta coerente con l'obiettivo. |

Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA)

| Obiettivi del Piano Regionale di Tutela delle Acque | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|---|----------------------|--|
| Ob. QL.1 - Mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" entro il 22 dicembre 2015 | | |
| Ob. QL.2 - Mantenimento, ove già esistente, dello stato di qualità ambientale "elevato" | | |
| Ob. QL.3 - Mantenimento o raggiungimento per i corpi idrici a specifica destinazione (quelli cioè destinati ad un uso specifico) degli obiettivi di qualità per specifica destinazione previsti dall'allegato 2 alla parte terza del decreto legislativo 152/2006 | | Il Progetto ha previsto un sistema per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche al fine di tutelare il Moschenizza (cfr. cap. 6 dello SIA) |
| Ob. QL.4 - Conformità delle acque ricadenti nelle aree protette (per le quali cioè è stata attribuita una protezione speciale in base ad una specifica normativa comunitaria) agli obiettivi e agli standard di qualità di cui all'Allegato I alla parte terza del decreto legislativo 152/2006 | | L'intervento non interferisce direttamente con i Siti della Rete Natura 2000. Al fine di tutelare la componente acqua il Progetto prevede le seguenti azioni: trattamento delle acque meteoriche a monte del recapito finale nel Moschenizza; tutela dell'area umida di Sablici (cfr. cap. 6 dello Screening per la Valutazione di Incidenza); monitoraggio della zona umida (cfr. Allegato C allo SIA). |
| Ob. QT.1 - Raggiungimento dell'equilibrio del bilancio idrico | | |
| Ob. QT.2 - Osservanza delle condizioni di deflusso minimo vitale nell'ambito della rete idrografica superficiale | | |

Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Regionali (PAIR)

| Obiettivi del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Regionali | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|--|----------------------|---|
| Il Piano persegue finalità prioritarie di riduzione delle conseguenze negative per la salute umana, di protezione di abitati, infrastrutture, nonché riconosciute specificità del territorio, interessate o interessabili da fenomeni di pericolosità. | | Gli Studi idraulici allegati al Progetto intendono garantire la sicurezza idraulica del territorio. |

Misure di Conservazione della Zona Speciale di Conservazione IT3340006 Carso Triestino e Goriziano

| Misure di Conservazione trasversali (DGR 546/2013) | Verifica di Coerenza | Note esplicative |
|--|----------------------|------------------|
| | | |

| | | |
|---|--|--|
| <p>Riduzione dell'impatto della viabilità su specie e habitat attraverso l'adozione di misure di mitigazione quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottopassaggi o altre misure idonee alla riduzione dell'impatto veicolare per la fauna minore in presenza di corridoi ecologici locali ad alta densità di individui durante l'anno o concentrati nei periodi di migrazione - valutazione della necessità di collocazione di dissuasori adeguati e sistemi di mitigazione (catadiottri, sistemi acustici e/o olfattivi, barriere, sottopassi e sovrappassi) per la fauna maggiore, lungo i tratti a maggior criticità, e loro eventuale predisposizione | | <p>Il Progetto risulta un ampliamento di un'infrastruttura esistente, pertanto gli habitat e le specie presenti nel Sito sono in un contesto già antropizzato. Ciò detto, l'intervento non interferisce con habitat e habitat di specie ed anche l'area di cantiere è stata posizionata esternamente ai Siti Natura 2000. Con riferimento invece ai potenziali impatti dell'intervento sulle specie, essi sono stati trattati nello Screening per la Valutazione di Incidenza. Inoltre, ai fini della tutela di habitat e specie sono stati inseriti nel PMA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il monitoraggio della componente rumore all'interno dell'area naturalistica • il monitoraggio delle acque di prima pioggia smaltite dagli embrici ed a monte dell'immissione nel Moschenizza; • il monitoraggio della componente acqua all'interno della zona umida di Sablici |
| <p>Per progetti di nuova realizzazione di autostrade e strade extraurbane, realizzazione di una rete di captazione/scolo che trattenga le acque di prima pioggia e le indirizzi ad opportuni sistemi di raccolta e/o trattamento</p> | | <p>Il progetto ha previsto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la realizzazione di una rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche nel Moschenizza; • l'adozione di un sistema di trattamento delle acque di prima pioggia del piazzale, a monte dell'immissione nel Moschenizza; • l'adozione di un sistema di trattamento delle acque reflue tramite vasca Imhoff e successiva dispersione nel suolo; • un'ulteriore vasca (oltre alla vasca di prima pioggia) con funzione di immagazzinare temporaneamente il liquido sversato in attesa di essere caratterizzato e smaltito al fine di tutelare il corpo idrico ricettore da eventuali sversamenti accidentali. |
| <p>Mitigazione dell'impatto acustico introducendo barriere fonoassorbenti, con sistemi di mitigazione visiva per l'avifauna</p> | | <p>In ragione della ridotta entità degli impatti, oltre che dell'orografia del sito, la scelta progettuale è stata orientata verso la posa di un asfalto fonoassorbente, piuttosto che verso l'inserimento di barriere. Mentre l'asfalto permette di ottenere un beneficio generalizzato in termini di riduzione emissiva alla sorgente, lo stesso non accade nel caso della barriera, che protegge unicamente la sola porzione di territorio posta in ombra acustica dietro di sé, esaurendo la propria efficacia secondo distanze relativamente brevi. Per maggiori approfondimenti si rimanda alla risposta alla Richiesta di Integrazioni n. 20 del MATTM.</p> |

• **Strumenti di pianificazione comunale**

Dall'analisi del PRG vigente è emerso che una porzione dell'ambito interessato dal progetto ricade in Zona Agricola "E4" – ambito di interesse agricolo – paesaggistico. Le variazioni delle destinazioni di zona sono da ricondurre alle procedure di Variante di competenza commissariale, così come previsto dall' O.P.C.M. 5-9-2008 n. 3702 "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia (Ordinanza n. 3702)" il quale all'art. 3, comma 2 stabilisce che:

"Il Commissario delegato provvede, con le modalità di cui al comma 3, alla approvazione del progetto definitivo dell'opera. L'approvazione del progetto definitivo sostituisce, ad ogni effetto, visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di competenza di organi statali, regionali, provinciali e comunali, costituisce ove occorra, variante agli strumenti urbanistici e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori, in deroga all'articolo 98, comma 2, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, salva l'applicazione dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modifiche ed integrazioni, anche prima dell'espletamento delle procedure espropriative, che si svolgeranno con i termini di legge ridotti della metà".

Con l'approvazione da parte del Commissario Delegato di tale progetto, tutte le aree comprese all'interno della recinzione di progetto saranno da considerarsi fasce di pertinenza autostradale (ai sensi dell'art.3 del D.Lgs. n.285 del 30 aprile 1992 e s.m.i.).

Il Comune di Doberdò del Lago – territorio entro cui si colloca il progetto – è sprovvisto del Piano di classificazione acustica. In mancanza dei Piani di classificazione acustica, per la zonizzazione del territorio occorre fare riferimento al DPCM 1 marzo 1991, all'art. 6, ove si prevede l'assegnazione dei limiti di accettabilità del rumore, in base alle classi del PRG.

Il comune limitrofo di Monfalcone ha adottato nel 2014 il Piano di Classificazione Acustica del proprio territorio comunale. Le aree del comune prossime all'ambito di intervento ricadono in Classe I "Aree particolarmente protette".

- Presenza di vincoli territoriali, paesaggistici e storico culturali
La verifica è stata condotta attraverso l'analisi degli strumenti in modo da classificare i vincoli, evidenziarne i livelli di tutela, nonché analizzarne i rapporti con l'opera in progetto. È emerso che l'ambito di intervento:
 - rientra in una zona sottoposta a vincolo idrogeologico (Legge 3267/1923);
 - ricade in un'area tutelata per legge per il suo interesse paesaggistico in quanto territorio contermina ai laghi compreso in una fascia della profondità di 300 m dalla battigia (D. Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i.);
 - rientra, per la porzione di progetto esterna alla sede autostradale esistente, nei "Territori coperti da boschi (di superficie > 6.000 mq)" e quindi disciplinata dal D. Lgs. 42/2004.

CONSIDERATO E VALUTATO che la realizzazione dell'opera ricorre sia negli strumenti di pianificazione appartenenti al settore dei trasporti sia in quelli relativi alla pianificazione generale riguardanti i diversi livelli territoriali, pertanto detta previsione e la relativa declinazione progettuale la rendono una iniziativa condivisa a diversi livelli di pianificazione;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO E VALUTATO che nel progetto sono previsti i seguenti interventi:

- l'incremento del numero di porte in uscita di 3 unità, il casello passa alla configurazione seguente:
 - 12 porte in uscita, di cui 1 attrezzata anche per il passaggio dei trasporti eccezionali e 3 posizionate nella stazione satellite esistente;
 - 4 porte in entrata, di cui 1 attrezzata anche per il passaggio dei trasporti eccezionali (situazione invariata);
- lo spostamento del 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, con passerella pedonale integrata per l'attraversamento del piazzale e per l'accesso alle isole di esazione; tale passerella proseguirà anche al di là della nuova pensilina per consentire di raggiungere anche le piste in ingresso;
- il restringimento dello spartitraffico esistente, per dare maggiore visibilità alle piste in uscita della stazione satellite;
- la rigometrizzazione e l'ampliamento del piazzale in ingresso;

Nuove strutture

- in seguito all'aggiunta di 3 nuove porte, sarà realizzata una nuova pensilina per la copertura delle piste in uscita, il cui sviluppo sarà di circa 60 m; sarà inoltre realizzato un nuovo fabbricato di stazione, seminterrato, posto sotto la nuova porzione di rilevato realizzata in ampliamento;
- le corsie, nuove ed esistenti, saranno delimitate da isole spartitraffico sopraelevate rispetto al piano stradale, sulle quali saranno posizionati gli impianti e le cabine di esazione; il collegamento e l'accesso del personale alle singole isole saranno garantiti da una passerella pedonale che si svilupperà longitudinalmente all'interno della struttura di copertura della pensilina; in particolare, la passerella collegherà due vani scala posti alle due estremità della pensilina: quello lato monte, consentirà l'accesso dal piano stradale, l'altro, lato valle, darà accesso sia al piano stradale che al nuovo fabbricato servizi seminterrato;

- per consentire al personale di esazione ed all'utenza dei trasporti eccezionali di attraversare in sicurezza tutto il piazzale, piste di entrata comprese, il percorso sarà completato da una passerella pedonale metallica che collegherà la nuova pensilina al lato nord del piazzale;

Pensilina

- La pensilina in progetto è costituita da 9 telai piani metallici con pilastri tubolari con inclinazione di 23° rispetto alla verticale che sostengono una travatura reticolare a doppio arco di cerchio con il corrente superiore convesso e il corrente inferiore concavo, di altezza massima al colmo rispetto al piano stradale di 9.5 m, con diagonali anch'essi in profili tubolari; sul lato valle, l'ultima travatura reticolare della pensilina poggia sulla torre scala in c.a. che dà accesso al fabbricato servizi;
- la struttura secondaria della pensilina, sia del manto superiore che del manto inferiore, è realizzata con arcarecci tubolari a sezione rettangolare. I telai sono controventati con profili tubolari, sia nel piano della falda convessa che nel piano della falda concava e in entrambe le direzioni;
- per limitare l'effetto delle azioni termiche gli arcarecci sono in genere tutti svincolati assialmente ad un estremo, con l'eccezione degli arcarecci che svolgono la funzione di puntone per chiudere le travature reticolari piane costituite dagli elementi di controventamento delle falde;
- i manti di rivestimento sono realizzati in polycarbonato traslucido per la parte superiore, e in lamiera stirata per la parte inferiore;
- le fondazioni dei pilastri sono di tipo superficiale a plinti in c.a. collegati da un traliccio di travi, anch'esse in c.a., che corrono sotto il piano stradale alla stessa quota dei plinti; i pilastri dei telai che si trovano al di sopra del fabbricato servizi si fondano su piloni in c.a. che scaricano al livello della fondazione del fabbricato servizi;
- lo spostamento mutuo tra le due strutture è garantito da giunti al livello dei solai del fabbricato servizi;
- all'interno della pensilina, come detto, corre la passerella di accesso alle cabine di esazione;

Nuovo fabbricato servizi

- la struttura del fabbricato servizi, interamente in c.a., ha dimensioni in pianta di circa 65x17 m e quota di imposta della fondazione rispetto al piano stradale soprastante di circa -7 m;
- l'involucro principale è costituito, su tre lati, dal muro di sostegno del rilevato del piano stradale e lato valle da una trave parete sostenuta da pilastri. Su tale struttura poggia il solaio delle due corsie lato valle, realizzato mediante travi in c.a.p. prefabbricate con soletta superiore di completamento; in posizione approssimativamente centrale rispetto al perimetro, lungo il lato a valle, si intesta la torre scale in c.a. che dà accesso al piano stradale e alla passerella di servizio che corre nella copertura della pensilina;
- all'interno di questa struttura principale in c.a., isolato da una intercapedine su tutto il perimetro, si sviluppa la struttura del vero e proprio fabbricato servizi, a telaio in c.a. di un piano, con altezza libera dall'estradosso della fondazione di circa 3,60 m e solaio cementizio predalles;
- le fondazioni sono a platea in c.a.;

Passerella pedonale

per collegare il vano scala posto sul lato monte del piazzale con la pensilina, viene realizzata una passerella pedonale metallica, di circa 34 m di lunghezza.

La struttura è costituita da una doppia trave metallica longitudinale calastrellata, a formare il piano di camminamento di larghezza 1,20 m;

la struttura orizzontale poggia su due pilastri tubolari in acciaio, uno lato pensilina e uno intermedio e, lato monte, poggia sul vano scala in c.a. Le fondazioni dei pilastri della passerella sono a plinto;

Sistema raccolta e smaltimento acque

- il progetto comprende una Relazione Idraulica - Idrologica all'interno della quale viene dimensionato il sistema per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche;
- la raccolta delle acque di origine meteorica avviene tramite la disposizione di caditoie e pozzetti afferenti a una superficie massima dell'ordine dei 500 m², poste ad interassi variabili a seconda delle

- dimensioni delle aree scolanti afferenti, destinati ad intercettare i deflussi provenienti dalle rispettive aree di pertinenza;
- le caditoie servono una superficie di 500 m² e sono posizionati in corrispondenza dei compluvi esistenti, delle singole superfici ed in prossimità delle porte di pagamento;
 - le acque vengono confluite nell'impianto di trattamento tramite una rete interrata, dimensionata per un tempo di ritorno di 25 anni;
 - l'area scolante della parte di piazzale drenata dalla rete ed inviata all'impianto di trattamento è pari a circa 1,6 ha;
 - il sistema di trattamento adottato è costituito da una vasca di prima pioggia con capacità di 50 m³ per ettaro di superficie scolante e trattamento in continuo a valle, costituito da un dissabbiatore/disoleatore certificato secondo il sistema S II I P della normativa UNI EN 858 parte 1 e 2;
 - in uscita dall'impianto, prima del recapito nel canale Moschenizza, è previsto un pozzetto di campionamento con una valvola a Clapet;
 - al fine di tutelare il corpo idrico recettore da eventuali sversamenti accidentali, a fianco della vasca di prima pioggia è prevista un'ulteriore vasca con capacità di invaso pari a 50 m³, regolata da una valvola a farfalla motorizzata comandata dall'interno dell'edificio di servizio, che permette di immagazzinare temporaneamente il liquido sversato in attesa della caratterizzazione e dello smaltimento;
 - nella porzione di piazzale non trattata e sostenuta dal muro di sostegno in terra rinforzata, le acque saranno raccolte con caditoie collegate ad una tubazione e scaricate in un fosso di guardia;
 - nel tratto in approccio al piazzale in uscita, dove è prevista la realizzazione di una corsia di marcia aggiuntiva, è previsto un sistema di drenaggio analogo all'attuale;

CONSIDERATO E VALUTATO lo studio elaborato dal Proponente che ha previsto l'analisi dell'opzione zero (non realizzazione dell'infrastruttura) ed il confronto fra scenario di progetto e opzione 0 al fine di individuare il contributo della nuova opera sugli assetti del traffico e sulle esternalità ambientali.

CONSIDERATO E VALUTATO che in relazione allo studio del traffico:

- il Proponente ha effettuato un apposito studio di traffico sulla formazione delle code al casello nel periodo estivo, che ha consentito di valutare la capacità della barriera nella configurazione esistente e di progetto;
- negli ultimi anni la barriera autostradale del Lisert ha generato numerose criticità nei periodi di consistenti flussi di traffico ed in particolare modo durante gli esodi estivi, per il traffico in uscita dall'autostrada;
- il traffico autostradale che raggiunge la barriera durante i periodi di picco, è maggiore per intensità e diverso in composizione, rispetto al traffico tipico del periodo invernale, arrivando ad eccedere notevolmente la capacità della barriera;
- si sono generate così lunghe code che, nel 2010, si sono propagate fino al nodo di Palmanova (oltre 20 km), punto di interconnessione tra A4 ed A23;
- quando la coda ha raggiunto valori critici Autovie Venete S.p.A. è ricorsa alla misura estrema di "liberalizzare" temporaneamente il transito in uscita alla barriera di Lisert, senza richiedere il pagamento del pedaggio (a meno dei Telepassisti e ritirando il biglietto degli altri utenti), al fine di smaltire rapidamente quanti più veicoli possibile;
- al fine di "rispondere" alla situazione emergenziale il Proponente è intervenuto nel 2011 con un intervento di potenziamento urgente, consistente nella realizzazione di due porte aggiuntive in una nuova struttura satellite, per contenere le criticità in attesa della realizzazione dell'intervento di adeguamento di cui trattasi;
- nonostante l'incremento di capacità della barriera ed il nuovo ricorso alla misura estrema di "liberalizzare" temporaneamente il transito in uscita, nel corso dell'esodo estivo del 2011 si è verificato comunque un picco di 12 km di coda;
- a seguito dell'ultimazione dei lavori lungo la A34 Villesse-Gorizia, nel 2014 la Prefettura - Ufficio territoriale del Governo di Gorizia, con decreto prefettizio prot. n. 0016607 del 15 luglio 2014, ha approvato il "Piano operativo esodo estivo 2014" che, fornendo delle indicazioni per il coordinato

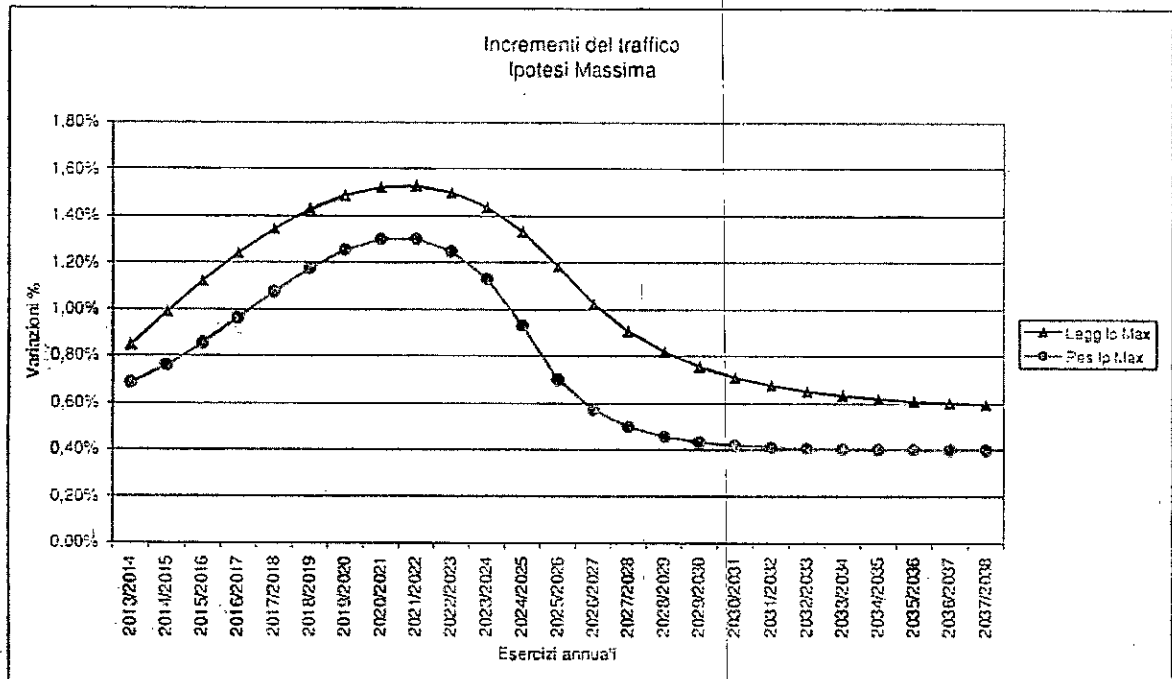
intervento, anche preventivo, in materia di viabilità in caso di flussi di traffico vacanziero di grande portata, si occupa in particolar modo delle misure da adottare in caso di coda presso la barriera del Lisert;

- il piano, che coinvolge nella gestione degli interventi le Forze di Polizia, i Vigili del Fuoco, le diverse Amministrazioni proprietarie o concessionarie di strade, gli enti locali e la Protezione Civile Regionale, prevede la deviazione consigliata del traffico lungo la direttrice alternativa della A34 quando la coda, presso la barriera del Lisert, raggiunge i 3km; quando la coda raggiunge i 6 km la deviazione, lungo la A34, diventa obbligatoria;
- come risulta dalla tabella di monitoraggio, sotto riportata, nelle due estati 2014 e 2015 nella quale la procedura è stata applicata, la soglia dei 3 km è stata complessivamente raggiunta 16 volte e quella dei 6 km 5 volte:

| LUNGHEZZA MASSIMA DELLE CODE REGISTRATE IN CORRISPONDENZA DELLA BARRIERA DI TRIESTE-LISERT IN DIREZIONE TRIESTE | | | | | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|--|----------------------------|------------------------|---|---|
| ESTATE 2014 | | | | | | | |
| DATA | sabato 26 luglio 2014 | venerdì 1 agosto 2014 | sabato 2 agosto 2014 | martedì 5 agosto 2014 | venerdì 8 agosto 2014 | sabato 9 agosto 2014 | domenica 10 agosto 2014 |
| LUNGHEZZA MASSIMA (km) | 2 | 3 | 6 | 3 | 3 | 6 | 2 |
| Applicazione del piano esodo estivo della Prefettura di Gorizia: orari attivazione deviazione CONSIGLIATA A4/A34 (direzione Trieste) | | 15:02-20:05 | 00:50-02:00 14:28-15:03 16:27-16:43 18:12-22:17 | | 23:19-24:00 | 02:00-01:30 03:49-05:49 14:55-19:03 | |
| Applicazione del piano esodo estivo della Prefettura di Gorizia: orari attivazione deviazione OBBLIGATORIA A4/A34 (direzione Trieste) | | | 16:02-16:27 17:45-18:12 | | | 05:45-05:23 | |
| ESTATE 2015 | | | | | | | |
| DATA | sabato 18 luglio 2015 | sabato 25 luglio 2015 | venerdì 31 luglio 2015 | sabato 1 agosto 2015 | domenica 2 agosto 2015 | venerdì 7 agosto 2015 | sabato 8 agosto 2015 |
| LUNGHEZZA MASSIMA (km) | 2 | 4 | 2 | 6 | 3 | 3 | 4 |
| Applicazione del piano esodo estivo della Prefettura di Gorizia: orari attivazione deviazione CONSIGLIATA A4/A34 (direzione Trieste) | | 15:11-17:57 | | 01:00-08:44 04:29-16:34 | | 23:13-24:00 | 02:00-02:34 04:34-12:19 14:09-18:58 |
| Applicazione del piano esodo estivo della Prefettura di Gorizia: orari attivazione deviazione OBBLIGATORIA A4/A34 (direzione Trieste) | | | | 03:44-04:29 17:25-18:22 | | | |

- dagli studi trasportici estratti dal nuovo Piano Economico Finanziario di S.p.A. Autovie Venete, attualmente in fase di approvazione presso il Ministero delle Infrastrutture, risultano gli incrementi massimi percentuali del traffico previsti per i futuri esercizi annuali a partire dall'anno 2013 fino all'anno 2037, come riportato nella tabella e nella figura che segue:

| Anni | Legg Ip Max | Pes Ip Max |
|-----------|-------------|------------|
| 2013/2014 | 0,85% | 0,69% |
| 2014/2015 | 0,99% | 0,76% |
| 2015/2016 | 1,12% | 0,85% |
| 2016/2017 | 1,24% | 0,95% |
| 2017/2018 | 1,34% | 1,08% |
| 2018/2019 | 1,43% | 1,18% |
| 2019/2020 | 1,49% | 1,25% |
| 2020/2021 | 1,52% | 1,30% |
| 2021/2022 | 1,53% | 1,30% |
| 2022/2023 | 1,50% | 1,25% |
| 2023/2024 | 1,44% | 1,13% |
| 2024/2025 | 1,33% | 0,93% |
| 2025/2026 | 1,18% | 0,70% |
| 2026/2027 | 1,02% | 0,57% |
| 2027/2028 | 0,91% | 0,50% |
| 2028/2029 | 0,82% | 0,46% |
| 2029/2030 | 0,76% | 0,43% |
| 2030/2031 | 0,71% | 0,42% |
| 2031/2032 | 0,68% | 0,41% |
| 2032/2033 | 0,65% | 0,41% |
| 2033/2034 | 0,63% | 0,40% |
| 2034/2035 | 0,62% | 0,40% |
| 2035/2036 | 0,61% | 0,40% |
| 2036/2037 | 0,60% | 0,40% |
| 2037/2038 | 0,59% | 0,40% |



Andamento dell'incremento del traffico sotto l'ipotesi di massimo flusso.

CONSIDERATO E VALUTATO che in relazione alla cantierizzazione:

Durata dei lavori

- il tempo previsto per l'esecuzione dei lavori di adeguamento del casello Trieste Lisert è pari a circa 19 mesi (1 anno e mezzo);
- l'intervento si sviluppa necessariamente in più fasi studiate in funzione degli spazi a disposizione, delle lavorazioni da eseguire e della viabilità, con particolare attenzione alla funzionalità del casello e all'accessibilità dei manutentori Acegas alla condotta dell'acquedotto;

Siti di cantiere

- in riferimento ai servizi organizzativi del cantiere (area fissa comprensiva di box per uffici, spogliatoi e servizi tecnici in genere), gli stessi verranno insediati in un'area dedicata accessibile dalla viabilità campestre a sud;
- l'area sarà recintata con rete arancione in pvc e dotata di portone carrabile e pedonale;
- l'accesso al cantiere da sud avverrà previa realizzazione di un attraversamento provvisorio del torrente con l'ausilio di un ponte Bailey da realizzarsi ad inizio lavori;
- la viabilità privilegiata per l'accesso al cantiere per le forniture sarà la sede autostradale previo coordinamento con l'area Esercizio di SpA Autovie Venete;
- a sud-ovest del casello (ai piedi del rilevato autostradale) la viabilità del cantiere si svilupperà lungo le piste tracciate entro i limiti delle aree occupate nelle diverse fasi;
- la viabilità campestre lungo le polle non sarà coinvolta dai transiti di cantiere fatte salve condizioni di emergenze e i trasporti strettamente legati alla sistemazione della citata viabilità;
- gli interventi in attraversamento, le demolizioni e i vari della passerella verranno eseguiti secondo necessità con chiusure parziali o totali della viabilità di casello;
- chiusure dell'ingresso o dell'uscita all'autostrada potranno avvenire solo in orari notturni e in date da concordare con l'area Esercizio di S.p.A. Autovie Venete;
- durante il periodo di esodo estivo sarà garantito un numero di porte pari a quello esistente
- la cantierizzazione delle fasi potrà subire rimodulazioni secondo esigenze dell'area Esercizio di S.p.A. Autovie Venete;

Piano di Gestione delle Terre da Scavo

CONSIDERATO E VALUTATO che per quanto riguarda la gestione dei terreni scavati e reimpiegati all'interno dello stesso cantiere il Proponente ha fatto riferimento all'art. 185 del D.Lgs. 152/2006, comma 1, lettera c), che esclude dal campo di applicazione della parte quarta del D.Lgs. 152/2006 (ovvero esclude dal regime dei rifiuti) "il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso dell'attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato". Il suolo non contaminato o altro materiale allo stato naturale scavato nell'ambito di lavori di costruzione e riutilizzato in sito è escluso sia dall'ambito di applicazione della normativa sui rifiuti, sia dalla gestione come sottoprodotto.

CONSIDERATO E VALUTATO che il Piano di Gestione prevede che, di tutto il terreno scavato all'interno del cantiere (circa 16.926 m³), una parte venga reimpiegata tal quale nell'ambito degli stessi lavori (circa 13.949 m³), mentre la rimanente parte in esubero (circa 3.411 m³) vada conferita presso i centri di smaltimento e/o recupero; oltre ad una certa quantità di materiale (circa 7.392 m³) in fornitura dall'esterno del cantiere.

Per la gestione del terreno scavato e riutilizzato all'interno del cantiere, il Piano di Gestione fa riferimento all'art. 185 del D.Lgs. 152/2006, comma 1, lettera c).

Il Piano riguarda la gestione delle terre scavate durante i lavori in oggetto (sia di quelle riutilizzate all'interno del cantiere, sia di quelle in esubero da conferire presso i centri di smaltimento e/o recupero); non tratta invece dell'aspetto legato alla gestione dei materiali di approvvigionamento che entrano in cantiere né della gestione dei rifiuti da attività di costruzione e demolizione (strutture in c.a., pensilina esistente, ecc.).

CONSIDERATO E VALUTATO che per la caratterizzazione chimico-fisica dei terreni è stata condotta, nei mesi di ottobre-novembre 2014, un'indagine ambientale a cura della Geotecnica Veneta S.r.l. di Olmo di Martellago (VE). In particolare sono stati effettuati dei campionamenti di terreno in corrispondenza di n.2 pozzetti, realizzati alla base del rilevato autostradale esistente e spinti ad una profondità massima di -1.9 m dal piano campagna, e di un sondaggio geognostico eseguito a partire dal piano stradale del piazzale di stazione; il numero complessivo di campioni prelevati ed analizzati è pari a 7.

Al fine di determinare la qualità dei terreni da un punto di vista ambientale, è stato sottoposto ciascun campione di terreno prelevato alle seguenti analisi chimiche:

metalli totali (Arsenico, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo VI, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Zinco); Idrocarburi >C12; Amianto; BTEX; IPA.

Dai risultati delle analisi è scaturito che non vi è alcun superamento dei valori limite della colonna A della tab.1 allegato 5 al titolo V della parte IV del D.Lgs. 152/06; ne consegue che i materiali da scavo possono

essere utilizzati per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati anche in siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale.

| Parametri | U.d.M. | D.Lgs. 152/06 Tab. 1/A | S2-A 0,35-1,35 m | S2-B 2,60-3,60 m | S2-C 4,50-5,50 m | P1-A 0,00-1,00 m | P1-B 1,00-1,60 m | P2-A 0,00-1,00 m | P2-B 1,00-1,80 m |
|--|--------|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| SCELETRO (2 mm - 2 cm) | g/kg | | 478 | 555 | 524 | 453 | 629 | 591 | 530 |
| RESIDUO A 105 °C | % | | 94,7 | 92,8 | 94,2 | 86,3 | 81,7 | 93,2 | 93,3 |
| RESIDUO A 105°C DELLA FRAZIONE FINE SECCA ALL'ARIA | % | | 99,2 | 98,7 | 98,4 | 97,9 | 96,4 | 98,5 | 95 |
| ARSENICO | mg/kg | 20 | 0,83 | 1,03 | 1,95 | 7,5 | 9,8 | 1,38 | 2,4 |
| CADMIO | mg/kg | 2 | N.R. | 0,0637 | N.R. | N.R. | N.R. | 0,099 | 0,125 |
| COBALTO | mg/kg | 20 | N.R. | N.R. | N.R. | 3,2 | 3,3 | N.R. | 1,15 |
| CROMO TOTALE | mg/kg | 150 | 2,48 | 3,8 | 5,3 | 15,5 | 17,8 | 4,3 | 5,0 |
| CROMO ESAVALENTE | mg/kg | 2 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| MERCURIO | mg/kg | 1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| NICHEL | mg/kg | 120 | 2,15 | 2,63 | 3,13 | 12,9 | 14,5 | 4,4 | 6,3 |
| PIONIO | mg/kg | 100 | N.R. | 1,15 | 1,54 | 9,1 | 11,9 | 5,2 | 6,3 |
| RAI/E | mg/kg | 120 | 1,44 | 2,92 | 1,85 | 7,7 | 5,9 | 3,8 | 4,1 |
| ZINCO | mg/kg | 150 | 6,9 | 6 | 6,4 | 22 | 28,9 | 13,6 | 20 |
| SOLVENTI ORGANICI AROMATICI | | | | | | | | | |
| Benzene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Etilbenzene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Stirene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Toluene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| o-Xilene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| (m+p)-Xilene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Xileni (Somma Medium Bound) | mg/kg | 0,5 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0015 | 0,0015 |
| Sommatoria medium bound solventi organici aromatici (da 20 a 23) | mg/kg | 1 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 | 0,003 |
| IDROCARBURI POLICICLICI AROMATICI | | | | | | | | | |
| Benzo(a)antracene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,124 | N.R. | N.R. |
| Benzo(a)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,034 | N.R. | N.R. |
| Benzo(b)fluorantene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,033 | N.R. | N.R. |
| Benzo(k)fluorantene | mg/kg | 0,5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,0216 | N.R. | N.R. |
| Benzo(g,h,i)perilene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,0119 | N.R. | N.R. |
| Crisene | mg/kg | 5 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,131 | N.R. | N.R. |
| Dibenzo(a,e)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Dibenzo(a,l)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Dibenzo(a,i)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Dibenzo(a,h)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Dibenzo(a,h)antracene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Indeno(1,2,3-cd)pirene | mg/kg | 0,1 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,0169 | N.R. | N.R. |
| Pirene | mg/kg | 5 | 0,0152 | 0,0203 | N.R. | 0,0246 | 0,18 | 0,0259 | 0,04 |
| Sommatoria medium bound idrocarburi policiclici aromatici (da 25 a 37) | mg/kg | 10 | 0,0752 | 0,0808 | 0,065 | 0,0846 | 0,377 | 0,0859 | 0,1 |
| Naftalene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Acenafilene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Acenafene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Fluorene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| Fenantrene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | 0,0122 | 0,078 | 0,0117 | N.R. |
| Parametri | U.d.M. | D.Lgs. 152/06 Tab. 1/A | S2-A 0,35-1,35 m | S2-B 2,60-3,60 m | S2-C 4,50-5,50 m | P1-A 0,00-1,00 m | P1-B 1,00-1,60 m | P2-A 0,00-1,00 m | P2-B 1,00-1,80 m |
| Antracene | mg/kg | | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | 0,0221 | N.R. | N.R. |
| Fluorantene | mg/kg | | 0,0107 | 0,0184 | N.R. | 0,0202 | 0,169 | 0,0277 | 0,0297 |
| IDROCARBURI PESANTI C > 12 | mg/kg | 50 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |
| AMIANTO | mg/kg | 1000 | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. | N.R. |

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- è stata effettuata una stima sia del materiale proveniente dagli scavi, sia una stima dei fabbisogni di materiale occorrente per la realizzazione delle opere;
- sono state svolte nel 2014 apposite indagini per la caratterizzazione ambientale dei terreni. Dalle indagini per la caratterizzazione chimico fisica dei terreni, si è ricavato che non vi è alcun superamento dei valori limite della colonna A della tab.1 allegato 5 al titolo V della parte IV del D.Lgs. 152/06; per cui i materiali da scavo possono essere utilizzati per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati anche in siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale;
- in ottemperanza a quanto previsto dall'art 41 del D.L. n. 69/2013, un campione costituito dai materiali a suo tempo riportati per la realizzazione del sottofondo stradale del piazzale di barriera è stato sottoposto al test di cessione ai sensi dell'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998; i valori di concentrazione ottenuti, confrontati con quelli riportati nella Tabella 2, dell'Allegato 5 al Titolo V, Parte IV del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., hanno rivelato che tali materiali di riporto non creano rischi di contaminazione per le acque di falda;

| Parametri | U.d.M. | D.Lgs. 152/06 Tab. 2 | S2-A 0.35-1.35 m |
|--|---------------|----------------------|------------------|
| SOSTANZA SECCA (RESIDUO A 105°C) | % | | 95 |
| TEST DI CESSIONE IN ACQUA | | | |
| ANIONI | | | |
| Nitrati | mg/l NO3 | | 0,87 |
| Fluoruri | mg/l F | 1,5 | 0,194 |
| Solfati | mg/l SO4 | 250 | 7,7 |
| Cloruri | mg/l Cl | | 1,92 |
| CIANURI TOTALI | µg/l CN | | N.R. |
| BARIO | mg/l Ba | | 0,0041 |
| RAME | mg/l Cu | 1 | N.R. |
| ZINCO | mg/l Zn | 3 | N.R. |
| BERILLIO | µg/l Be | 4 | N.R. |
| COBALTO | µg/l Co | 50 | N.R. |
| NICHEL | µg/l Ni | 20 | N.R. |
| VANADIO | µg/l V | | 2,14 |
| ARSENICO | µg/l As | 10 | N.R. |
| CADMIO | µg/l Cd | 5 | N.R. |
| CROMO | µg/l Cr | 50 | 1,65 |
| PIOMBO | µg/l Pb | 10 | N.R. |
| SELENIO | µg/l Se | 10 | N.R. |
| MERCURIO | µg/l Hg | 1 | N.R. |
| AMIANTO | mg/l | da definire | N.R. |
| RICHIESTA CHIMICA DI OSSIGENO (COD) | mg/l Ossigeno | | 4,51 |
| CONCENTRAZIONE IONI IDROGENO | pH | | 9,51 |
| CONDUCIBILITA' ELETTRICA SPECIFICA A 25 °C | µS/cm | | 78,2 |

- la quantità di terreno scavato nell'ambito dei lavori del presente intervento è pari a 16.926 m³ circa (suddiviso in 4.209 m³ circa di scotico e 12.717 m³ circa di terreno scavato a profondità superiori ai 30 cm);
- il progetto prevede che, di tutto il terreno scavato, 13.515 m³ circa vengano riutilizzati all'interno del cantiere per reinterri, per l'allargamento del rilevato stradale, per i ricoprimenti, ecc., mentre la rimanente parte in esubero, pari a 3.411 m³ circa, venga conferita presso i centri di smaltimento e/o recupero;
- i volumi teorici delle terre da movimentare sono riepilogati nella seguente tabella:

| Materiale | Scavato [m ³] | Necessario [m ³] | Bilancio [m ³] |
|-----------|---------------------------|------------------------------|----------------------------|
| Rilevato | 12.716,92 | 20.109,08 | -7.392,17 (fornitura) |
| Vegetale | 4.208,68 | 797,88 | 3.410,80 (discarica) |
| Totale | 16.925,60 | 20.122,53 | |

occorreranno, quindi, approvvigionamenti per circa 7.392 m³, provenienti da cava o da depositi di inerti;

- visti i limitati spazi disponibili all'interno del cantiere a causa della particolare configurazione orografica della zona, il progetto non prevede il ricorso a specifiche aree temporanee di deposito; il materiale scavato sarà quindi quanto prima reimpiegato nei siti di destinazione;
- nel progetto sono riportate le principali cave di prestito presenti in prossimità della zona di intervento ad oggi attive;

VALUTATO che

- Per caratterizzare in modo adeguato i terreni da scavare sia dal punto di vista litologico stratigrafico che ambientale è stata condotta una campagna di campionamenti e di classificazione litologica dei terreni in corrispondenza delle aree di futuro scavo nel rispetto delle procedure previste dall'Allegato 2 al DM 161/12;
- Al fine di determinare la qualità dei futuri terreni di scavo ciascun campione di terreno prelevato è stato sottoposto alle analisi chimiche previste all'Allegato 4 al D.M. n. 161/12;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il piano di utilizzo delle terre sono stati esaminati, in particolare, i seguenti elaborati:

- Capitolo "Suolo e sottosuolo" e "Gestione dei materiali" dello studio di impatto ambientale integrato;
- Geologia - Indagini geognostiche, geofisiche e relazione geologica/geotecnica;
- Geologia - Campionamento terreni e analisi chimiche;
- Gestione dei materiali-Bilancio dei materiali;

VALUTATO che per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo la documentazione presentata deve essere completata ai sensi del D.M. n.161/2012 e s.m.i.;

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Suolo e sottosuolo:

- L'ambito di intervento rientra nel Carso Classico che geologicamente appartiene alla "piattaforma carbonatica carsico - friulana".
- In corrispondenza delle depressioni intervallive del Lisert- Sablici-Pietrarossa si trovano depositi di alluvioni sabbiose, limose e argillose dell'Olocene. Sono presenti inoltre depositi di "terra rossa" del Quaternario. Questa ricopre debolmente tutto il territorio carsico con accumulo nelle doline, cavità e depressioni.
- L'area interessata risulta posta alla base del versante occidentale delle alture che, con direzione NW-SE, delimitano l'altopiano del Carso Triestino dal sistema della piattaforma carbonatica periadriatica delle Dinaridi.
- Tettonicamente l'area appartiene al versante meridionale dell'anticlinale nel lago di Doberdò con asse WNW - ESE. Le successioni stratigrafiche presentano un assetto anticlinalico con immersione media pari a 30° in direzione SW.
- Con riferimento all'uso del suolo, lo SIA evidenzia che in prossimità dell'ambito di intervento, a sud - ovest del casello attuale, si trova la zona umida di Sablici. Tra la palude e l'asse autostradale si interpone un'area classificata come "tare ed incolti" e la strada sterrata esistente, che allo stato attuale, viene utilizzata per la manutenzione ed il controllo dell'acquedotto che rifornisce Trieste. A nord dell'autostrada A4 Venezia - Trieste, su un versante a media acclività, si osservano boschi e boscaglie carsiche e prati aridi con vegetazione arbustiva.
- Dall'indagine di caratterizzazione geotecnica e geognostica condotta è emerso che l'area in esame appare caratterizzata da una situazione stratigrafica in cui litotipi carbonatici compatti, subaffioranti con Vs 30 > 800 m/s risultano ricoperti da spessori compresi da 0.70 m ad alcuni metri di terreni di copertura grossolani e materiali di riporto del rilevato stradale.
- Localmente, nella zona del piazzale della barriera, dove sono stati eseguiti i sondaggi S1 e S2, sono presenti al di sotto della pavimentazione stradale e dei materiali di fondazione (0.80 m ÷ 1.80 m) costituiti da ghiaie grosse e medie calcaree subangolari con ciottoli calcarei (Ømax 8 cm) in matrice sabbiosa nocciola, sino alla -3.10 m ÷ -5.50 i terreni risultano costituiti da ghiaie grosse e medie con ciottoli e blocchi calcarei (Ømax 12 - 50 cm) in matrice sabbiosa e limoso sabbiosa nocciola. Si rileva in corrispondenza di S2 alla -1.80 m ed in S4 alla -0.80 m la presenza anche di livelli decimetrici coesivi costituiti da limi argillosi debolmente sabbiosi con elementi di ghiaia molto compatti.
- A seguito delle indagini, nel piezometro superficiale, installato con filtri tra - 3,00 e p.c. non è stata rilevata presenza di acqua di falda.
- In ottemperanza a quanto previsto dall'art 41 del D.L. n. 69/2013 il campione S2A (0.35 ÷ 1.35 m) costituito dai materiali riportati per la realizzazione del sottofondo stradale del piazzale di barriera è stato sottoposto al test di cessione ai sensi dell'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente 5 febbraio 1998, per escludere eventuali rischi di contaminazione delle acque sotterranee. I valori di concentrazione ottenuti, confrontati con quelli riportati nella Tabella 2, dell'Allegato 5 al Titolo V, Parte IV del D.Lgs. n. 152/06 e s.m.i., rivelano che i materiali costituenti l'attuale rilevato autostradale, non creano rischi di contaminazione per le acque di falda.

CONSIDERATO E VALUTATO che in fase di cantiere

- Per la componente suolo e sottosuolo i potenziali impatti individuati nello SIA sono principalmente legati all'occupazione temporanea di suolo da parte dell'area fissa di cantiere, che sarà comunque smantellata e ripristinata al termine dei lavori.
- La variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere) è invece tenuta sotto controllo dal rispetto delle previste procedure di revisione e manutenzione dei macchinari.

CONSIDERATO E VALUTATO che in fase di esercizio

- Il progetto in esame non prevede l'allargamento del piazzale verso la corsia in direzione Venezia, pertanto il rischio di modifica dell'aspetto geomorfologico è trascurabile, sia con riferimento al fatto che non si avrà sbancamento di masse rocciose, che in relazione alle attività di scavo da operare che interessano il lato dell'asse stradale in direzione Trieste (limitate operazioni di scavo funzionali all'allargamento della 3 corsia, in corrispondenza del nuovo fabbricato di casello e del nuovo parcheggio dipendenti).
- Dal punto di vista del consumo di suolo, l'intervento prevede una sottrazione contenuta di suolo limitatamente agli interventi che consistono nella realizzazione della terza corsia, del nuovo parcheggio dipendenti, del nuovo casello e dell'edificio seminterrato.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Ambiente Idrico:
Caratterizzazione generale dell'area di indagine

- L'assetto idrogeologico dell'area è tipico delle aree soggette a fenomeni carsici (l'ambito di intervento ricade all'interno del carso classico). Il complesso idrologico carbonatico è dotato di elevata permeabilità sia per fessurazione propria dei banchi carbonatici che per carsismo, cioè per fenomeni di tipo chimico-dissolutivo.
- Nell'ambito di progetto, dato anche il ridotto spessore eluviale, non si hanno fenomeni di ristagno delle acque meteoriche, che vengono totalmente drenate dal complesso carbonatico.
- In prossimità dell'area sono tuttavia presenti le depressioni intravallive del Lisert-Sablici-Pietrarossa, costituite da depositi poco permeabili che hanno creato le condizioni favorevoli per l'instaurarsi degli omonimi laghi che sono alimentati sia da acque meteoriche che da acque di provenienza ipogea.
- Nella zona umida della Palude Sablici, posta a sud dell'asse autostradale ed a meno di 30 m di distanza, si ha saltuariamente il ristagno di acque che diventa significativo in occasione dei periodi di forte piovosità, oltre che la presenza di alcune polle di risorgiva.
- Tra la zona umida e l'autostrada si interpone il rilevato ACEGAS e la stradina campestre che fiancheggia gli stagni della zona umida stessa.
- Sempre a sud dell'asse autostradale scorre il canale Moschenizza che attinge le sue portate dalle opere di sistemazione idraulica realizzate nei laghi carsici (polje) di Pietrarossa e Sablici (collegati tra loro da un canale) e da una serie di risorgenze carsiche.
- In un raggio più ampio si trovano i laghi di Doberdò e di Pietra Rossa (che sono collocati a Nord - Ovest del casello) e le sorgenti Moschenizze Nord (che si trovano all'interno dello svincolo autostradale esterno all'ambito di intervento), Moschenizze Sud, Sardos, Timavo e Sablici. In base alle informazioni tratte dai documenti di Acegas - APS S.p.A., la sorgente Sablici - Moschenizze è una riserva secondaria, non più utilizzata a scopo idropotabile.

Stima degli impatti in fase di cantiere, misure di mitigazione, monitoraggio

- Le interferenze della fase di cantiere con la componente in esame sono principalmente connesse alle acque di scarico di cantiere, al dilavamento meteorico di superfici o sversamenti accidentali di sostanze inquinanti e/o pericolose che possono entrare in contatto canale Moschenizza e con la zona umida di Sablici.
- Ad eccezione della fase 1c del cantiere (della durata di circa 15 giorni) che comporta la sistemazione della strada campestre adiacente alla zona umida di Sablici, nelle rimanenti fasi la viabilità campestre lungo le polle non sarà coinvolta dai transiti di cantiere, fatte salve condizioni di emergenza ed i trasporti strettamente legati alla sistemazione della viabilità stessa per il transito futuro dei tecnici di ACEGAS per la manutenzione dell'acquedotto.
- Lo SIA ha riportato alcuni accorgimenti che dovranno essere messi in pratica al fine di tutelare la componente idrica in fase di cantiere: dovranno essere rispettate le previste procedure di revisione e

manutenzione dei mezzi e delle attrezzature di cantiere in modo da garantirne l'efficienza e da evitare perdite o rilasci di materiali e liquidi; non dovranno essere effettuati sversamenti sul canale Moschenizza e sugli stagni di Sablici in grado di alterare la qualità fisico-chimica delle acque; durante i lavori di sistemazione della stradina campestre prossima alle polle dovranno essere adottate modalità operative che garantiscano il contenimento dei materiali che verranno movimentati per la stabilizzazione della stradina stessa.

CONSIDERATO e VALUTATO che nel PMA è stato previsto il monitoraggio della zona umida di Sablici nella fase di cantiere.

Stima degli impatti in fase di esercizio, misure di mitigazione, monitoraggio

- 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.
- Lo SIA evidenzia che allo stato attuale nell'area del casello il drenaggio delle acque meteoriche avviene mediante embrici.
- Il Progetto Definitivo ha previsto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia provenienti dall'asse autostradale in corrispondenza della barriera e di trattamento mediante un impianto di dissabbiatura e disoleazione. L'impianto di prima pioggia per il trattamento delle acque di dilavamento del casello previsto in progetto è conforme alle future disposizioni di cui alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Tutela delle Acque (che attualmente, seppur adottate, non sono approvate e quindi non costituiscono vincoli di legge), che prevedono per le aree pubbliche di nuova realizzazione oppure oggetto di lavori di adeguamento straordinari il trattamento delle acque di prima pioggia mediante separazione dei detriti solidi e degli olii (art.25 delle Norme).
- Lo SIA, richiamando i contenuti della Relazione Idraulica e Idrologica allegata al Progetto Definitivo, specifica che, per quanto concerne il tratto per il quale è prevista la realizzazione di un'ulteriore corsia di marcia in approccio alla barriera, è previsto di lasciare il drenaggio come allo stato attuale con embrici lungo la scarpata.
- Al fine di tutelare il corpo idrico ricettore da eventuali sversamenti accidentali, è stata prevista un'ulteriore vasca (oltre alla vasca di prima pioggia) con funzione di immagazzinamento temporaneo di eventuali liquidi sversati (in caso di incidente), in attesa di essere caratterizzati e smaltiti.
- Con riferimento all'edificio seminterrato di progetto che verrà realizzato al di sotto del piano viabile lato Trieste, il Progetto prevede di trattare i reflui domestici mediante vasca Imhoff e successiva dispersione nel suolo mediante condotta disperdente.
- Nel PMA è stato previsto il monitoraggio post operam (P.O.), in corrispondenza del pozzetto posto a valle dell'impianto di trattamento, ovvero immediatamente a monte dell'immissione delle acque nel Moschenizza (corpo idrico ricettore) ed in corrispondenza degli embrici (per l'esigua porzione di intervento non inviata al trattamento).

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Vegetazione, Flora e Fauna ed

Aree protette:

Caratterizzazione generale dell'area di indagine

- Il contesto ambientale di riferimento riguarda il carso triestino che, grazie alla sua caratteristica di punto di incontro tra Mediterraneo, Alpi e Balcani, è caratterizzato da un patrimonio di specie di flora e di habitat molto ricco che si riflette nell'elevata biodiversità della sua fauna. Oltre alle comunità proprie degli ecosistemi terrestri (boscaglia, landa, affioramenti rocciosi ecc.), sono presenti anche quelle legate agli ambienti sotterranei (grotte e cavità) e di acqua dolce.
- L'ambito interessato direttamente dall'ampliamento del casello risulta tuttavia già compromesso e sgombro di elementi di valenza ecologico - ambientale, non ricade all'interno di aree protette, ma si trova in prossimità delle zone umide I.W.C. (avifauna acquatica svernante nelle zone umide) della ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano" e della ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia" e dei punti di risorgiva che vanno ad alimentare alcune pozze presenti nell'area paludosa di Sablici. L'area, di elevato valore naturalistico, ospita alcune specie protette di particolare pregio (*Proteus anguinus anguinus*, *Rana dalmatina*, *Rana latastei*).
- In relazione alla valutazione di Incidenza di cui al DPR 357/97, vista la documentazione presentata e le corrette valutazioni in essa riportate, si ritiene che il progetto sia compatibile con gli obiettivi di

conservazione del SIC IT 3340006 "Carso triestino e goriziano" e della ZPS IT 3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia";

- Ai margini del Sito Natura 2000 sono state osservate specie alloctone invasive come la robinia (*Robinia pseudoacacia*), l'Ailanto (*Ailanthus altissima*) e la Fitolacca americana (*Phytolacca americana*) che tendono a colonizzare l'area tra il terrapieno e l'asse autostradale, nonché il margine dell'area boscata di Sablici.

Stima degli impatti in fase di cantiere, misure di mitigazione

- I lavori di sistemazione della stradina campestre limitrofa alla zona umida di Sablici sono contenuti nel tempo (circa 15 giorni). Tenuto conto della vulnerabilità dell'area il Progetto contiene le possibili misure per il contenimento dei materiali che verranno movimentati per la stabilizzazione della stradina stessa al fine di tutelare la fauna acquatica che potrebbe risentire degli effetti di un potenziale intorbidimento delle acque.
- Con riferimento alla perturbazione alle specie avifaunistiche potenzialmente causata dal rumore generato dalle attività di cantiere, il Progetto riporta che le classi faunistiche degli uccelli potenzialmente presenti nell'area di cantiere e nel suo intorno sono generalmente caratterizzate da una elevata capacità di spostamento che consente loro, in caso di fenomeni perturbativi, di spostarsi con velocità verso i siti più favorevoli presenti nelle vicinanze e ritornare nella zona frequentata al termine dei lavori. L'area boscata della palude di Sablici crea una sorta di effetto barriera acustica.
- Il progetto prevede l'eliminazione di alcuni elementi vegetazionali; tale sottrazione è principalmente imputabile all'allestimento dell'area fissa di cantiere, alla realizzazione del parcheggio dipendenti ed alla realizzazione del ponte provvisorio di Bailey.
- Il Progetto prevede il ripristino dell'area di cantiere con specie autoctone ecologicamente coerenti con il sito (*Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior*, *Fraxinus angustifolia*) e la sistemazione a verde dell'area di parcheggio.
- Poiché la diffusione delle specie alloctone e invasive può essere favorita dall'apertura di cantieri, il progetto prevede, anche tenuto conto della vicinanza delle aree di cantiere alla zona umida di Sablici, la sorveglianza delle specie esotiche infestanti al fine di individuare opportune misure per la gestione/lotta/contenimento delle specie invasive. Sempre al fine di contenere e/o prevenire la diffusione delle specie invasive, in fase di cantiere sarà limitata la presenza di superfici nude di terreno nell'area di cantiere.

Stima degli impatti in fase di esercizio, misure di mitigazione

Per la componente in esame lo studio effettuato individua i seguenti potenziali impatti: consumo ed occupazione permanente di suolo (in quanto potenziale area di rifugio ed alimentazione di specie faunistiche), disturbo sonoro e inquinamento delle acque superficiali e sotterranee.

- Relativamente al consumo ed occupazione di suolo, il progetto prevede una limitata sottrazione di suolo che interessa una porzione di terreno adiacente all'asse autostradale esistente. Anche il nuovo parcheggio sarà realizzato in un'area già occupata e ricoperta da ghiaia e specie vegetali sinantropiche.
- Con riferimento al disturbo sonoro imputabile alla fase di esercizio lo studio effettuato specifica che l'area allo stato attuale, risulta già interessata dal traffico autostradale. L'obiettivo principale del progetto è quello di gestire i consistenti flussi di traffico che si registrano in corrispondenza del casello ed in particolare durante il periodo estivo nelle settimane di esodo e contro esodo. La finalità del progetto non è quella di incrementare i flussi di traffico nell'Autostrada A4, bensì di fluidificare il traffico e di renderlo più sicuro mediante l'introduzione di una serie di modifiche alla configurazione attuale.
- Relativamente all'impatto sulla componente biodiversità determinato dal potenziale inquinamento delle acque, collegato all'esercizio dell'infrastruttura, il Progetto evidenzia che allo stato attuale l'area del casello viene esclusivamente drenata mediante embrici, mentre in futuro è stato previsto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia e di trattamento mediante un impianto di dissabbiatura e disoleazione con un'ulteriore vasca per l'immagazzinamento temporaneo dei potenziali sversamenti a seguito di eventi accidentali.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Paesaggio
Caratterizzazione generale dell'area di indagine

- l'ambito è costituito da un altipiano calcareo caratterizzato da diverse ampie depressioni interne, alcune delle quali occupate da superfici lacustri con emersione della falda carsica (laghi di Doberdò, Pietrarossa, Sablici). Diffusa è la presenza di roccia calcarea a vista, sia sotto forma di affioramenti rocciosi compatti che sotto forma di accumuli detritici.
- caratteristica della zona è la presenza di ampie estensioni di praterie magre con affioramenti di roccia e specie arbustive (landa carsica), localmente associate a boscaglie altoarbustive di carpini, roverella e orniello.
- l'area a nord del casello è caratterizzata da basse colline brulle e sassose coperte da boscaglie e radure solcate da stradine e sentieri che sono facilmente accessibili dal borgo di Sablici; presenti nella zona anche i muretti a secco, elementi caratteristici del paesaggio agrario tradizionale.
- il centro abitato più vicino all'ambito interessato dall'adeguamento delle barriere esistenti è il borgo di Sablici che si trova a nord - est rispetto all'ambito di intervento ed è facilmente raggiungibile imboccando, appena usciti dall'autostrada, il raccordo SS 14 - SS 55. Il borgo si caratterizza per la presenza di un numero esiguo di abitazioni; gli edifici risultano per lo più singoli o bifamiliari ed in alcuni casi si trovano in uno stato di evidente abbandono.
- oltre all'autostrada A4 Venezia - Trieste che con il suo svincolo e il casello costituiscono elementi già esistenti di frammentazione del paesaggio carsico, l'ambito in esame è caratterizzato dalla presenza del viadotto ferroviario trasversale all'autostrada che ha un impatto molto forte sul paesaggio per l'imponenza delle sue arcate.

Stima degli impatti in fase di cantiere

- Per la componente in esame lo SIA riporta che i lavori di realizzazione previsti potranno determinare una modificazione del paesaggio visibile per l'intrusione visiva dei cantieri, che tuttavia, dato il contesto antropico entro il quale si inseriscono (si tratta di un ampliamento di un casello autostradale, quindi l'area risulta già compromessa dalla presenza dell'infrastruttura autostradale), la trasformazione del paesaggio percepibile sarà non significativa.

Stima degli impatti in fase di esercizio, misure di mitigazione

- Nello SIA vengono riprese le valutazioni riportate nella Relazione Paesaggistica allegata al Progetto. Le modificazioni sulla componente paesaggio indotte dalla realizzazione delle opere in progetto sono state valutate in merito a: trasformazioni fisiche dello stato dei luoghi (ovvero trasformazioni che alterino la struttura del paesaggio esistente, i suoi caratteri e descrittori ambientali); alterazioni nella percezione del paesaggio da parte dei fruitori dell'area; aspetti architettonici.
- La valutazione dei possibili rischi connessi alla realizzazione del progetto ha preso avvio dall'analisi degli elementi morfologici, naturali ed antropici caratterizzanti il paesaggio in esame e dalla lettura dei vincoli presenti nell'area in esame e nel suo intorno.
- L'analisi paesaggistica di area vasta ha permesso di contestualizzare l'ambito di influenza dei caratteri specifici dei luoghi in modo tale da identificare gli elementi di degrado e di qualità esistenti, i punti panoramici ed i coni visuali sensibili dal punto di vista della percezione paesaggistica.
- È stato individuato il campo di indagine (ambito di analisi) in funzione delle caratteristiche dimensionali delle opere da realizzare, individuando, in via geometrica, le aree interessate dalle potenziali interazioni visive e percettive, attraverso una valutazione della loro intervisibilità con le aree di intervento. L'area di analisi (riportata in apposita cartografia) coincide con l'ambito di influenza potenziale del Progetto che si identifica con la porzione di territorio sulla quale il progetto può potenzialmente generare effetti (incidenze) diretti e/o indiretti, positivi o negativi, sia in fase di realizzazione che di esercizio.
- Per ciò che concerne l'alterazione della percezione del paesaggio, sono stati individuati 3 punti di vista maggiormente significativi ai fini della valutazione delle modifiche alle visuali del contesto e alla percepibilità delle nuove opere. La valutazione dell'entità degli impatti ha tenuto conto non solo della visibilità e della percepibilità delle opere dai punti di vista selezionati, ma anche delle peculiarità e dei livelli di fruizione del luogo presso il quale è stato considerato il punto di vista.
- Dalla valutazione effettuata, è emerso che l'area oggetto di ampliamento risulta fortemente compromessa dal momento che la proliferazione diffusa e disordinata di reti di infrastrutture energetiche e tecnologiche aeree di distribuzione (pali della luce e del telefono, cabine ecc.) e di produzione/trasporto (linee alta tensione, antenne, ripetitori, ecc.), nonché la presenza della stessa autostrada, delle infrastrutture stradali e del viadotto ferroviario, impediscono e/o inficiano le visuali

- paesaggistiche, fratturano il territorio ed alterano i rapporti fra gli elementi di composizione del paesaggio.
- Il principio fondamentale che si è assunto come base per la progettazione degli elementi strutturali del nuovo casello autostradale è stato quello dell'inserimento ordinato ed il più possibile armonioso del progetto nel contesto ambientale e paesaggistico di riferimento, tenendo conto quindi delle preesistenze esistenti.
- Al fine di non alterare l'esistente equilibrio percettivo del paesaggio le nuove isole di esazione sono state uniformate, nei limiti del possibile, a quelle esistenti così da conferire alla barriera del Lisert un assetto unitario ed omogeneo.
- La percepibilità dell'opera dai fruitori della zona risulta quindi medio - bassa dal momento che l'intervento di adeguamento del casello si è orientato nella ricerca di soluzioni che potessero rispondere al principio dell'integrazione del progetto con le componenti esistenti (casellino e porte di esazione in entrata), pertanto il nuovo progetto sarà assorbito e/o associato all'esistente e assimilato nel bagaglio culturale/percettivo dell'osservatore nel breve periodo.
- Una particolare attenzione è stata rivolta al tipo di rivestimento del nuovo volume realizzato per le funzioni di servizio (materiale composito di legno e resine termoplastiche di colorazione marrone/grigio).
- È stata prevista la rinaturalizzazione dell'area fissa di cantiere e dell'area interessata dalla posa del ponte provvisorio Bailey e la sistemazione a verde dell'area a parcheggio. Il Proponente ha presentato un'integrazione volontaria dell'Elaborato I.00.07.0.0. "Piazzale di servizio - Planimetria e sezione" che riporta graficamente le misure di mitigazione della futura area a parcheggio.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Atmosfera:

Caratterizzazione generale dell'area di indagine

- L'area interessata dall'intervento riguarda l'ambito su cui insiste la barriera esistente, interessato allo stato attuale dal traffico autostradale che gravita sull'autostrada A4 Venezia - Trieste.
- Secondo la nuova zonizzazione del territorio regionale detto ambito ricade nella "Zona di Pianura" che comprende la parte bassa della regione ad esclusione della provincia di Trieste.

Caratterizzazione meteorologica e qualità dell'aria

Dall'analisi dei dati di monitoraggio della qualità dell'aria rilevati nella stazione ARPAFVG di Monfalcone (centro urbano) MON relativi all'intervallo temporale 2008 - 2014 si rileva per tutti gli inquinanti (CO, NO₂, PM10) considerati nello SIA, il rispetto dei limiti di legge.

- Alla luce delle risultanze della campagna di monitoraggio della qualità dell'aria settimanale condotta da Autovie Venete con laboratorio mobile nel mese di ottobre 2014 presso il borgo di Sablici in Comune di Doberdò del Lago (GO), prossimo all'ambito di progetto, si rileva il rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti monitorati (CO, NO_x, PM10 e C₆H₆)
- Dall'analisi dei dati meteo monitorati durante la campagna di monitoraggio settimanale è emerso che i parametri meteorologici monitorati (temperatura, pressione atmosferica, umidità relativa, precipitazioni, velocità e direzione del vento) rispecchiano le caratteristiche tipiche dei periodi di riferimento per la zona meteorologica in esame.

Stima degli impatti in fase di cantiere, misure di mitigazione, monitoraggio

- Nello SIA si è proceduto alla stima delle emissioni da risollevarimento (polveri PM10) e di quelle provenienti dai gas esausti dai motori a combustione dei mezzi pesanti suddivise in emissioni da mezzi d'opera (escavatori, ecc.) ed emissioni da mezzi di trasporto su strada (mezzi pesanti).
- Ad integrazione della stima effettuata è stato utilizzato un metodo semplificato di calcolo denominato H1 (metodo molto noto in ambito IPPC e proposto dalla linea guida inglese della UK Environmental Agency "Horizontal Guidance Note - IPPC H1- Integrated Pollution Prevention and Control (IPPC) Environmental Assessment and Appraisal of BAT- July 2003") per la valutazione delle immissioni delle polveri prodotte in fase di cantiere dal quale è risultato che il livello di concentrazione atteso risulta ben inferiore al limite normativo giornaliero previsto per la protezione della salute umana (50 µg/m³)

- Nello SIA vengono individuate opportune misure per il contenimento dei potenziali impatti quali la bagnatura delle piste di cantiere, il contenimento delle velocità dei mezzi di trasporto all'interno del cantiere, il lavaggio delle ruote.
- Nel Piano di Monitoraggio Ambientale, al fine di ottemperare alla richiesta di integrazioni del MATTM, punto 10), si prevede di realizzare per la fase di cantiere una campagna di monitoraggio della durata complessiva di 8 settimane.

Stima degli impatti in fase di esercizio, misure di mitigazione, monitoraggio

- Nello SIA è stata effettuata una stima delle emissioni totali da traffico stradale ante e post intervento (anni 2017, 2025 e 2038) al fine di valutare la differenza fra la situazione attuale e la situazione futura, con la nuova configurazione del casello, in termini di emissioni in atmosfera da traffico veicolare. Per il calcolo dei fattori di emissione degli inquinanti è stata utilizzata la metodologia applicativa COPERT 4.
- Lo Studio ha evidenziato che, considerate le variazioni in termini numerici delle emissioni totali per i singoli inquinanti tra lo scenario ante intervento e gli scenari post intervento presi in considerazione (2017, 2025 e 2038), in virtù dei fattori di crescita della domanda sulla rete Autovie Venete (in particolar modo per lo scenario 2017 e 2025) e dei fattori di emissione unitari, attesi ridotti per via della sostituzione di veicoli inquinanti con veicoli meno inquinanti al passo con le nuove tecnologie, dagli studi effettuati emerge che, dallo scenario post operam, non si attendono superamenti dei limiti di legge, per quanto riguarda le concentrazioni limite degli inquinanti anzidetti. Ciò anche tenuto conto del fatto che l'intervento implicherà maggiore fluidità del traffico veicolare minimizzando i fenomeni di congestione veicolare e di stop and go, cause dei più rilevanti episodi di emissioni degli inquinanti aerodispersi.
- Nel PMA si prevede comunque di realizzare per la fase Post Operam (P.O.) una campagna di monitoraggio della durata complessiva di 8 settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno al fine di essere rappresentative delle varie condizioni climatiche e di traffico.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Componente Rumore

Caratterizzazione generale dell'area di indagine

- Il comune di Doberdò del Lago – territorio entro cui si colloca il progetto – non è dotato del Piano di classificazione acustica mentre il comune di Monfalcone ha adottato il Piano Acustico Comunale nel 2014.
- Lo SIA riporta un inquadramento delle principali sorgenti di rumore presenti nell'area di intervento. Dall'analisi effettuata si ricava che a ridosso della Barriera - in direzione Trieste - trova collocazione lo svincolo di Monfalcone che consente la connessione tra la rete autostradale ed il Porto di Monfalcone, la S.S. 14 e la S.S. 55 verso Gorizia. Oltre alle sopra indicate infrastrutture stradali, l'area risulta inoltre caratterizzata dal rumore proveniente dalla vicina linea ferroviaria per Trieste.
- Il centro abitato più vicino è il borgo di Sablici, in comune di Doberdò del Lago. In prossimità dell'area, a sud dell'autostrada, si trova la palude di Sablici che è classificata, per la porzione sita in comune di Monfalcone, in classe I.
- Lo SIA ha schedato gli edifici a destinazione residenziale (ricettori) ubicati nel borgo di Sablici. I ricettori schedati sono 6; di questi:
 - o i ricettori residenziali 1, 2 e 3 rientrano all'interno della fascia di pertinenza "B" generata dall'autostrada. I limiti di immissione che si applicano presso i bersagli sono quelli fissati dalla Tabella 2 dell'Allegato 1 del DPR 142/2004, ovvero 65dBA diurni e 55 dBA notturni;
 - o i ricettori residenziali 4, 5 e 6 sono esterni alle fasce di pertinenza acustica autostradali. In assenza di zonizzazione acustica comunale, presso i ricettori si applicano i limiti di cui al DPCM 1/3/9, in quanto appartenenti alle zone "B" del PRG, ovvero 60 dBA diurni e 50 dBA notturni
- Per quanto riguarda la zona umida di Sablici, per le porzioni interne alle fasce di pertinenza infrastrutturale valgono, in fascia A, i 70 dBA di periodo diurno ed i 60 dBA di notturno; in fascia B 65 e 55 dBA, rispettivamente; all'esterno di tali fasce, 50 dB e 40 dB.
- In fase di progettazione definitiva è stata effettuata nel mese di ottobre una campagna di misure fonometriche dei livelli sonori in sito. In particolare, la scelta dei punti su cui effettuare le rilevazioni acustiche propedeutiche alla taratura del modello di calcolo è stata effettuata in funzione della presenza di ricettori sul territorio e alla localizzazione delle principali sorgenti sonore, oltre che alla

morfologia orografica del sito. L'area in esame presenta infatti un'orografia relativamente complessa, con salti di quota di alcune decine di m. In quanto all'uso dei luoghi, lo SIA evidenzia la dominante a bosco, seppure secondo densità diverse, della maggior parte delle aree immediatamente a ridosso del sito di intervento.

- La campagna di rilievi ed il sopralluogo in sito hanno evidenziato come il clima acustico d'area sia prioritariamente determinato dall'emissione sonora derivante da traffico stradale, mentre il traffico ferroviario è risultato di minore rilevanza, ai ricettori.
- I dati rilevati sul campo sono stati utilizzati per l'implementazione del modello di simulazione costruito mediante il software previsionale IMMI versione 2010-2.1. Gli scenari di calcolo modellati sono stati: scenario di taratura, scenario attuale e scenario futuro splittati in estivo ed invernale.
- Dallo scenario di simulazione attuale è emerso che presso i recettori esistenti, e compresi entro le fasce di riferimento infrastrutturali, non si registra mai un superamento dei valori limite dettati dal DPR 142/2004 sia nello scenario estivo che in quello invernale. Sono stati rilevati al contrario dei superamenti di periodo notturno, presso i recettori 4, 5 e 6, in particolare in periodo estivo, essendo assoggettati a valori limite inferiori, in quanto esterni alle fasce di pertinenza infrastrutturali ed in quanto tali, vista anche l'assenza di zonizzazione nel comune di Doberdò, assoggettati ai disposti del DPCM 1/3/91.

Stima degli impatti in fase di cantiere, misure di mitigazione, monitoraggio

- Per la definizione della cantierizzazione sono stati utilizzati il cronoprogramma e le fasi presenti nel PSC. Lo Studio evidenzia che tutte le fasi operative prevedono al loro interno delle lavorazioni rumorose, ad eccezione dell'allestimento e dello smobilizzo del cantiere. Il PMA, quindi, propone di monitorare le fasi operative previste nel PSC ad eccezione dell'allestimento e dello smobilizzo del cantiere.
- Il PMA ha individuato inoltre opportuni accorgimenti da adottare in caso di superamento dei limiti determinati dalle attività di cantiere, quali l'utilizzo delle barriere mobili per schermare i ricettori individuati per le lavorazioni di cantiere più rumorose; lo svolgimento delle operazioni di cantiere, per limitare il disturbo acustico alla popolazione, unicamente nei giorni feriali, durante le ore diurne e non nelle ore notturne ecc..
- Riprendendo quanto indicato per la componente vegetazione, flora e fauna si specifica che l'area risulta allo stato attuale già interessata dal traffico autostradale, che le classi faunistiche degli uccelli potenzialmente presenti nell'area di interesse sono generalmente caratterizzate da una elevata capacità di spostamento che consente loro, in caso di fenomeni perturbativi, di spostarsi con velocità verso i siti più favorevoli presenti nelle vicinanze.

Stima degli impatti in fase di esercizio, misure di mitigazione, monitoraggio

- Rispetto allo scenario attuale, sono stati rilevati dei delta in aumento, in termini di impatto, determinati dal maggior carico viario circolante, avendo proiettato il traffico autostradale al 2038: tali delta sono compresi fra pochi punti decimali, fino a poco più di 1,5 dBA, in relazione della posizione del punto bersaglio, rispetto alla sorgente autostradale.
- L'analisi di dettaglio effettuata per lo scenario futuro analizzato mediante modello previsionale, ha messo in evidenza alcuni superamenti, per altro già in essere anche nello scenario attuale. Detti superamenti sono stati registrati in corrispondenza di alcuni degli affacci dei recettori 4, 5 e 6, gli edifici esterni alle fasce di pertinenza infrastrutturali, in ragione dei minori valori limite ad essi relativi.
- Dalla valutazione condotta nello SIA è emerso che, in relazione all'orientamento delle facciate presso le quali si è dato atto di un superamento, i maggiori livelli d'impatto sono relativi ai fronti nord dell'edificato, presumibilmente per il maggiore indotto della SR 55, rispetto all'autostrada. Dei 12 superamenti individuati, solo in 6 casi è evidente la dominante autostradale dell'impatto, in particolare sui fronti sud dell'edificato, fenomeno evidenziato anche dalla lettura delle mappe di calcolo ove si rappresentano i delta fra ante e post-operam.
- Rispetto alla zona umida di Sablici, lo SIA riporta che, una volta al di fuori delle fasce di pertinenza infrastrutturali dell'Autostrada, passando in area di classe 1, il limite dei 50 dBA diurni viene superato per una porzione di area umida.
- Il Progetto ha previsto di intervenire mediante l'introduzione di opportuni sistemi di mitigazione atti a portare a norma i ricettori maggiormente impattati, oltre che migliorare il benessere presso gli altri.

In ragione della ridotta entità degli impatti, oltre che dell'orografia del sito, la scelta mitigativa è stata orientata verso la posa di un asfalto fonoassorbente, piuttosto che verso l'inserimento di barriere: queste ultime, a meno di intervenire con soluzioni a tunnel, non sarebbero infatti risultate efficaci sui bersagli, in ragione dell'elevato dislivello e dell'annullamento dell'effetto "ombra acustica" che ciò avrebbe determinato. La posa dell'asfalto fonoassorbente risulta efficace anche in riferimento ai superamenti residui presso le aree appartenenti alla zona naturalistica della Palude di Sablici.

- Per la fase di cantiere il PMA ha previsto di realizzare una campagna di monitoraggio della durata complessiva di 8 settimane.
- Per la fase Post Operam il PMA ha previsto di realizzare due campagne di monitoraggio, una in periodo autunnale ed una in periodo estivo, anche in corrispondenza della zona umida.

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

ESPRIME

giudizio positivo di compatibilità ambientale sul progetto di "Autostrada A4 – Rifacimento barriere esistenti – Adeguamento funzionale barriera del Lisert" a condizione che si ottemperi alle prescrizioni regionali (qualora non già ricomprese) ed alle seguenti prescrizioni:

| | |
|-------------------------------------|---|
| Prescrizione n.1 | |
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva |
| Ambito di applicazione | Aspetti progettuali |
| Oggetto della prescrizione | In considerazione della vicinanza del recettore idrico superficiale, valutare l'opportunità di realizzare lo scarico delle acque reflue assimilate alle domestiche nel corpo idrico superficiale |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Progettazione esecutiva |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | Regione Friuli Venezia Giulia |
| Prescrizione n.2 | |
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva |
| Ambito di applicazione | Altri aspetti – piano di gestione delle terre e rocce da scavo |
| Oggetto della prescrizione | Integrare la documentazione riguardante la gestione delle terre e rocce da scavo con quanto previsto dagli art.11 e 12 (allegati 6 e 7) del DM n.161/2012. |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'avvio delle attività di cantiere |
| Ente vigilante | MATTM |
| Enti coinvolti | --- |
| Prescrizione n.3 | |
| Macrofase | Ante operam |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva |
| Ambito di applicazione | Monitoraggio ambientale |
| Oggetto della prescrizione | Approfondire il piano di monitoraggio ambientale in accordo con ARPA FVG e Servizio tutela del paesaggio e biodiversità per le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam per l'atmosfera, l'ambiente idrico ed il rumore e con particolare riguardo: |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Prescrizione n.3 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - alla zona umida di Sablici; - alle acque di prima pioggia dal sedime autostradale non servito dalla rete di raccolta delle acque meteoriche. |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Progettazione esecutiva |
| Ente vigilante | ARPA FVG |
| Enti coinvolti | Regione Friuli Venezia Giulia |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Prescrizione n.4 | |
| Macrofase | Ante operam, in corso d'opera, post operam |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio |
| Ambito di applicazione | Monitoraggio ambientale, mitigazioni |
| Oggetto della prescrizione | <p>I risultati del monitoraggio ante operam, in corso d'opera e post operam devono essere inviati all'ARPA FVG al fine di verificare la necessità di attuazione di eventuali ulteriori misure mitigative.</p> <p>Tra le eventuali misure mitigative 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.</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Progettazione esecutiva, Lavori per la realizzazione dell'opera, Esercizio dell'opera |
| Ente vigilante | ARPA FVG |
| Enti coinvolti | Regione Friuli Venezia Giulia |

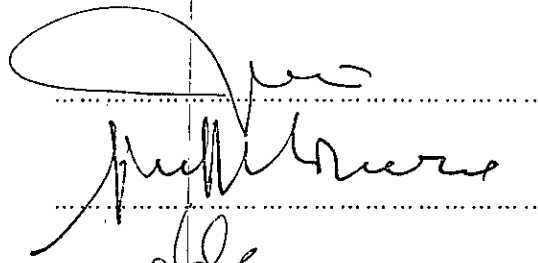
| | |
|-------------------------------------|---|
| Prescrizione n.5 | |
| Macrofase | Corso d'opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Mitigazioni |
| Oggetto della prescrizione | <p>Sul lato Sud del cantiere e nei pressi della condotta dell'acquedotto, dovrà essere prevista l'installazione di una barriera perimetrale, opportunamente dimensionata anche in recepimento della prescrizione n.1 della Regione Friuli Venezia Giulia, allo scopo di ridurre la dispersione delle polveri sollevate dalle lavorazioni e dal transito dei mezzi pesanti</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'avvio delle attività di cantiere |
| Ente vigilante | Regione Friuli Venezia Giulia |
| Enti coinvolti | ARPA FVG |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Prescrizione n.6 | |
| Macrofase | Corso d'opera |
| Fase | Fase di cantiere |
| Ambito di applicazione | Flora, fauna vegetazione, ecosistemi |
| Oggetto della prescrizione | <p>In recepimento alla prescrizione n.8 della Regione Friuli Venezia Giulia 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</p> |
| Termine avvio Verifica Ottemperanza | Prima dell'avvio delle attività di cantiere |

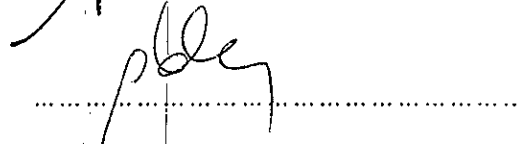
[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

| | |
|------------------|-------------------------------|
| Prescrizione n.6 | |
| Ente vigilante | ARPA FVG |
| Enti coinvolti | Regione Friuli Venezia Giulia |

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



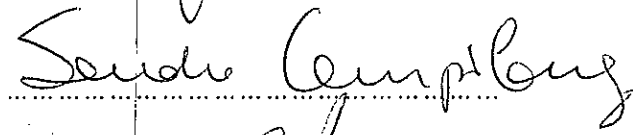
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



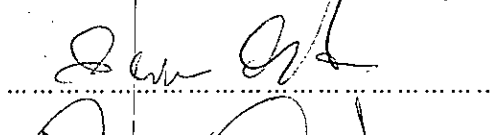
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



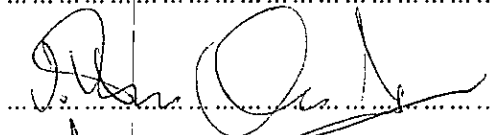
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



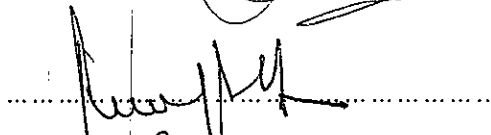
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



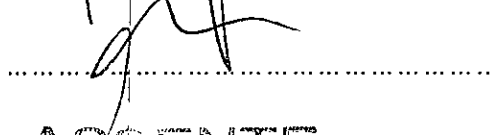
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



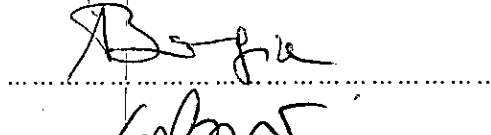
Dott. Renzo Baldoni



Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



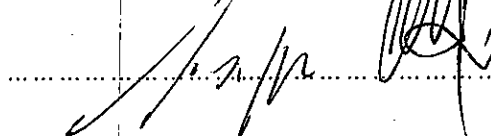
Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giusepp Chiriatti

Arch. Laura Cobello

[Handwritten signature]

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

[Handwritten signature]

Dott. Federico Crescenzi

[Handwritten signature]

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTÉ

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

[Handwritten signature]

Ing. Francesco Di Mino

[Handwritten signature]

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

[Handwritten signature]

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

[Handwritten signature]

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Lazzari

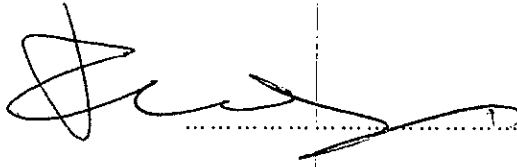
Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature]

Arch. Salvatore Lo Nardo

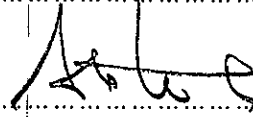
[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

Arch. Bortolo Mainardi



ASSENTE

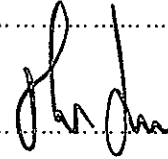
Avv. Michele Mauceri



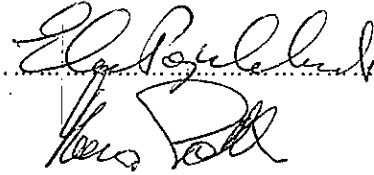
ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

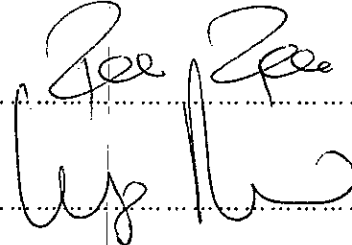


Ing. Santi Muscarà




Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

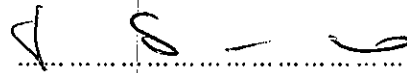
Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

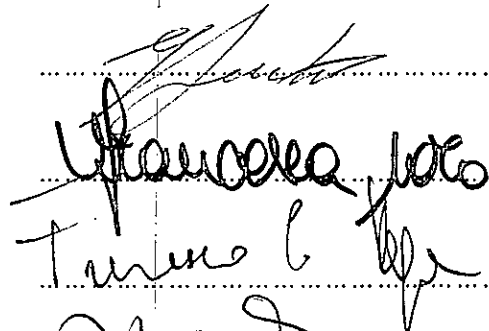
ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

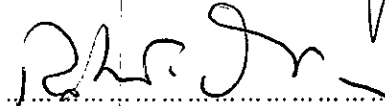
Dott. Franco Secchieri



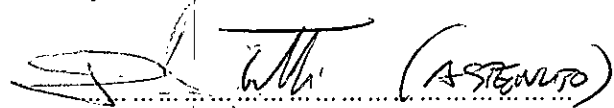
Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani



Ing. Daniele Tirelli
(Rapp. te Regionale Friuli Venezia Giulia)



(ASTENUTO)