



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

AUTOSTRADA A4

**PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE
REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTA PER MEZZI PESANTI**

AREE DI SOSTA FRATTA NORD - FRATTA SUD

PROGETTO DEFINITIVO

(Decreto Comm. Delegato n°231 del 22 marzo 2013)

PARTE GENERALE

Relazione Generale

TEMATICA

A

N. ALLEGATO e SUB.ALL.

02.00.0.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
3					
2					
1					
0	11.01.2014	PRIMA EMISSIONE	SD	SD	EP

COORDINAMENTO E PROGETTAZIONE GENERALE:

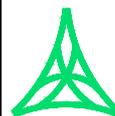
S.p.A. AUTOVIE VENETE :

dott. ing. Stefano DI SANTOLO



PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34143 TRIESTE - Via V. Locchi, 19 - tel. 040/3189111
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A23 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

IL CAPO PROGETTO:
dott.ing. Edoardo PELLA

IL DIRETTORE AREA REALIZZAZIONE AUTOVIE VENETE
dott.ing. Renzo PAVAN Dott.ing. Renzo PAVAN
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri
della Provincia di Udine al n. 1179



**COMMISSARIO DELEGATO
PER L'EMERGENZA**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
dott.ing. Enrico RAZZINI

NOME FILE:
1313A0200000.pdf

DATA PROGETTO:
11.01.2014

21A072

CODICE MASTRO

13

ANNO

13

N.PROGETTO

0

REVISIONE

S.P.A. AUTOVIE VENETE

**AUTOSTRADA A4 VENEZIA - TRIESTE
PIANO PER LA SICUREZZA AUTOSTRADALE**

REALIZZAZIONE DI DUE AREE DI SOSTE PER MEZZI PESANTI

AREE DI SOSTA FRATTA NORD – FRATTA SUD

PROGETTO DEFINITIVO

(Decreto Comm. Delegato n. 231 d.d. 22/03/2013)

RELAZIONE GENERALE

(D.Lgs n.163 del 12.04.2006 e s.m.i. - art. 25 D.P.R. 207/2010)

Trieste, 11.01.2014

Indice

1. PREMESSA	3
2. GLI INTERVENTI	7
2.1. Area di sosta di Fratta Nord	9
2.2. Area di sosta di Fratta Sud	14
3. LA CONFORMITÀ URBANISTICA E I VINCOLI SUL TERRITORIO.....	17
3.1. Cambi di destinazione dell'uso del suolo.....	18
3.2. Le fasce di rispetto	18
4. L'ASPETTO GEOLOGICO-GEOTECNICO	19
4.1. Geologia generale.....	19
4.2. Idrogeologia	20
4.3. Geotecnica.....	22
5. LE OPERE EDILI E I FABBRICATI	24
5.1. Muro di sostegno tipo S2	24
5.2. Muro di sostegno tipo S3	24
5.3. Torri faro	24
5.4. Sistema di trattamento delle acque di piattaforma: vasche stazioni di sollevamento	25
5.5. Pensilina parcheggio autovetture	25
5.6. Tombini scatolari e circolari	25
6. LA VERIFICA DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE.....	25
7. LA SISTEMAZIONE IDRAULICA	33
8. GLI IMPIANTI TECNOLOGICI	35
9. LA SEGNALETICA	37
9.1. Segnaletica orizzontale.....	37
9.2. Segnaletica verticale.....	37
10. LE INTERFERENZE	39
11. GLI ESPROPRI	39
<i>ALLEGATI ALLA RELAZIONE GENERALE.....</i>	<i>40</i>
<i>ALLEGATO 1:DOCUMENTAZIONE AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA</i>	<i>41</i>
<i>ALLEGATO 2:DOCUMENTAZIONE VALUTAZIONE DI INCIDENZA.....</i>	<i>53</i>
<i>ALLEGATO 3:DOCUMENTAZIONE NULLA OSTA IDRAULICO</i>	<i>67</i>

1. PREMESSA

La presente relazione tecnico-illustrativa descrive gli interventi per l'attuazione del Piano per la Sicurezza Autostradale che prevede la realizzazione di due aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio lungo l'autostrada A4 in adiacenza alle aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud.

Gli interventi in oggetto, avviati dalla Concessionaria autostradale nell'anno 2008 con l'approvazione del progetto preliminare d.d. 31.05.2007, rientrano nelle opere di cui allo Schema di convenzione unica tra la Concessionaria e l'ANAS prot. E/45299 d.d. 08.11.07; a seguito dell'emanazione dell'Ordinanza Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05.09.08 e s.m.i. di cui all'Ordinanza P.C.M. n° 3764 dd. 06.05.2009, tali interventi sono stati inseriti tra le opere di interesse del Commissario Delegato per l'Emergenza dell'A4.

Le opere in argomento contribuiscono in maniera sostanziale a migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione lungo l'intera rete della Concessionaria, aumentando in misura significativa la disponibilità di parcheggi per i mezzi pesanti e consentendo di superare le attuali situazioni di pericolo dovute alle soste irregolari sia lungo l'asta autostradale (nelle piazzole di sosta, sulle piste di immissione e talvolta anche in corsia di emergenza), sia all'interno delle aree di servizio esistenti e lungo i percorsi dedicati alla circolazione delle autovetture all'interno delle aree stesse.

La sosta irregolare dei mezzi pesanti rappresenta, inoltre, un fattore disincentivante all'utilizzo delle strutture presenti nelle aree di servizio (stazioni di rifornimento e servizi di ristoro), con le conseguenti ricadute economiche negative per i gestori: a tale riguardo la realizzazione delle aree di sosta costituisce un vantaggio per le Società che gestiscono le aree di servizio esistenti, in quanto la razionalizzazione degli spazi comporta una maggior disponibilità delle aree di parcheggio da destinare ai veicoli leggeri con il conseguente incremento potenziale del volume di affari per le attività commerciali ivi presenti.

Il progetto preliminare d.d. 31.05.2007 prevedeva in origine la realizzazione di 5 aree di sosta presso le aree di servizio di Calstorta Nord, Fratta Nord e Fratta Sud, Gonars Nord e Gonars Sud, ed è stato successivamente sviluppato a livello di Progetto Esecutivo, verificato e validato con verbale d.d. 28/12/2009; successivamente il Progetto Esecutivo è stato trasmesso al Comitato tecnico-scientifico, istituito in base al comma 4 dell'art. 2 dell'Ordinanza precedentemente citata, che:

- con verbale n. 10 d.d. 23/02/2010 esprimeva alcune osservazioni, recepite nella modifica dei relativi elaborati trasmessa dal R.U.P. con nota U/2887 d.d. 28.04.2010;
- con verbale n. 12 d.d. 11.06.2010 rinviava la conclusione dell'Istruttoria al fine di permettere la conclusione delle attività relative agli espropri e alla Conferenza dei Servizi con gli Enti Interferenti e Interferiti, nonché si esprimeva sulla riduzione dell'importo relativo agli oneri di sicurezza.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi con gli Enti Interferenti e Interferiti, che si è tenuta dal 22.06.2010 al 22.07.2010, sono stati acquisiti i pareri sul Progetto Esecutivo in base ai quali è stato aggiornato il quadro economico delle opere.

Il Comitato tecnico-scientifico, nell'Istruttoria Prot. Commissario d.d. 05.08.2010 Atti/159, preso atto del recepimento negli elaborati progettuali delle modifiche, integrazioni e specifiche precedentemente richieste e delle risultanze della Conferenza dei Servizi con gli Enti Interferenti e Interferiti, dava parere favorevole all'approvazione del Progetto Esecutivo, condizionato all'osservanza delle prescrizioni e raccomandazioni riportate in calce al documento stesso.

In seguito alle mutate esigenze funzionali e di gestione della Concessionaria, con particolare riferimento all'andamento dei cantieri avviati e alle nuove condizioni di traffico sulla rete autostradale, nel luglio del 2012 è stato avviato un confronto tra la Direzione Generale della S.p.A. Autovie Venete e le Aree aziendali competenti in merito all'opportunità di ottimizzare gli interventi di competenza commissariale previsti dal Piano Economico Finanziario non ancora approvati; in data 20 febbraio 2013 il Comitato tecnico-scientifico ha prospettato l'opportunità di una revisione generale dei Quadri economici delle opere che rientrano nel P.E.F. della concessionaria, che si è concretizzata con la trasmissione al Soggetto Attuatore da parte del R.U.P., con Nota Interna 22 d.d. 19 marzo 2013, dei nuovi Studi di Fattibilità condivisi e concordati con tutte le strutture aziendali coinvolte nella realizzazione e nella futura gestione delle opere autostradali.

In particolare, con riferimento all'intervento P.110 "Autostrada A4 – Piano per la sicurezza autostradale – Realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti", il nuovo studio di Fattibilità ha previsto la realizzazione di 2 nuove aree di sosta per mezzi pesanti presso le aree di servizio di Fratta Nord e di Fratta Sud in luogo delle 5 aree di sosta oggetto dei Progetti Preliminare ed Esecutivo precedentemente descritti.

Con Decreto del Commissario Delegato n. 231 del 22 marzo 2013 i nuovi Studi di Fattibilità sono stati approvati, con la conseguente variazione dei relativi quadri economici, e

successivamente trasmessi alla Corte dei Conti per il controllo preventivo di legittimità, che con lettera Prot. Commissario n° E/3050 d.d. 29 marzo 2013 ha comunicato l'ammissione al visto e alla conseguente registrazione del Decreto in argomento.

Il presente Progetto Definitivo viene redatto sulla base dello Studio di Fattibilità relativo all'intervento P.110 "Autostrada A4 – Piano per la sicurezza autostradale – Realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti", che prevede la realizzazione presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta sud di 2 delle 5 aree di sosta per mezzi pesanti originariamente oggetto dell'intervento.

Pertanto nel presente Progetto Definitivo, rispetto al Progetto Esecutivo già sottoposto ad Istruttoria con parere favorevole all'approvazione dal Comitato tecnico-scientifico, vengono stralciati gli elaborati specifici riguardanti le aree di sosta di Calstorta Nord, Gonars Nord e Gonars Sud e vengono parzialmente modificati nel contenuto gli elaborati specifici riguardanti le aree di sosta di Fratta Nord e Fratta Sud secondo quanto descritto nei successivi paragrafi.

Si evidenzia che i siti previsti per la realizzazione delle aree di sosta di Fratta nord e Fratta Sud si trovano lungo il tratto oggetto dei lavori per l'allargamento dell'autostrada A4 con la Terza corsia, in particolare nell'ambito del 2° lotto compreso tra San Dona di Piave e Alvisopoli.

I cronoprogrammi aggiornati emanati dal Commissario Delegato per l'Emergenza dell'A4 prevedono che le aree di sosta per i mezzi pesanti vengano realizzate prima dell'avvio dei lavori per la costruzione della terza corsia nel tratto indicato: la disposizione plano-altimetrica dei nuovi piazzali è stata, quindi, studiata in modo tale da essere compatibile con il successivo allargamento della sede autostradale con la terza corsia. In particolare i piazzali sono stati posizionati rispetto alla sede stradale esistente ad una distanza sufficiente a consentire sia l'allargamento delle carreggiate che la realizzazione di tutte le opere accessorie connesse (fossi, canali, controstrade, ecc.).

Anche tutte le opere di mitigazione ambientale sono state previste tenendo conto della futura realizzazione della terza corsia: in particolare tutti i sistemi di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche, le opere di mitigazione acustica e le opere a verde sono state progettate sia con la funzione di mitigazione conseguente alla realizzazione delle aree di sosta, sia prevedendone l'integrazione e il completamento nell'ambito delle opere previste per la realizzazione della Terza corsia dell'A4, diventando così funzionali alla mitigazione del sistema complessivo autostrada – aree di sosta.

E' importante poi evidenziare che tutte le opere previste per la regimentazione delle acque di campagna e per lo smaltimento delle acque dei piazzali verso i canali ricettori (fossi di guardia, canali, tombini di attraversamento) assumono un carattere necessariamente provvisorio in quanto la sistemazione complessiva della rete idrografica lungo tutto lo sviluppo lineare dell'autostrada è oggetto di specifica progettazione nell'ambito delle opere per la realizzazione della Terza corsia dell'autostrada A4.

2. GLI INTERVENTI

Gli interventi oggetto della presente progettazione riguardano la realizzazione di 2 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud lungo l'autostrada A4. La localizzazione delle aree di intervento è rappresentata nell'elab. A0300000 "Corografia". Tutti i parcheggi saranno realizzati su nuove aree alcune delle quali già di proprietà della Concessionaria. L'organizzazione interna sarà tale da creare un unico anello circolatorio che permetterà ai mezzi in transito di verificare la disponibilità di tutti i parcheggi con un unico percorso. Tale configurazione permetterà di poter separare i parcheggi per i mezzi pesanti dal resto delle aree di servizio e di monitorare i flussi in ingresso/uscita dalle aree.

L'area di servizio di Fratta Nord continuerà ad avere una quota parte di parcheggi per i mezzi pesanti all'interno dell'area stessa, quindi esterni al circuito realizzato sulle nuove aree: tuttavia, la configurazione geometrica delle nuove aree permette una futura integrazione con i parcheggi esistenti in modo da poter creare un unico anello circolatorio per i transiti e le soste dei mezzi pesanti.

Le caratteristiche funzionali specifiche delle nuove aree sono le seguenti:

- oltre agli stalli per la sosta di mezzi pesanti, entrambe le aree saranno dotate di stalli appositamente attrezzati per la sosta di mezzi frigoriferi e camper;
- entrambe le aree saranno dotate di una zona per il ricovero dei mezzi danneggiati, attrezzata con una vasca per la raccolta degli eventuali sversamenti (benzina, olii, sostanze pericolose, ecc.);
- nell'area di Fratta Nord è previsto un accesso di emergenza motorizzato per l'eventuale ingresso dei mezzi di soccorso nel caso di incidente;
- le aree saranno illuminate mediante torri faro a led;
- nell'area di Fratta Nord è prevista la predisposizione per gli allacciamenti alle reti idrica, fognaria ed elettrica funzionale alla realizzazione di un edificio servizi (escluso dai lavori del presente appalto) in cui potranno trovare sede i servizi igienici (wc e docce), un punto di ristoro e altre attività di servizio all'utenza (lavanderia self service);
- è prevista la realizzazione degli impianti antincendio e di irrigazione delle aiuole;
- è prevista l'implementazione del sistema di videosorveglianza mediante l'installazione di un impianto di telecamere finalizzato al controllo dei parcheggi;

- in entrambe le aree verrà installato in corrispondenza alla pista di decelerazione in ingresso all'area di servizio esistente un pannello a messaggio variabile (PMV) con le informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi.

Nella tabella seguente sono riassunte le principali caratteristiche delle nuove aree:

A.D.S.	N° STALLI	N° STALLI MEZZI FRIGORIFERI	N° STALLI CAMPER	ZONA RICOVERO MEZZI DANNEGGIATI	ACCESSO DI EMERGENZA
Fratta Nord	93	8	8	si	si
Fratta Sud	44	4	6	si	no
TOTALE	137	12	14		

2.1. Area di sosta di Fratta Nord



L'intervento in corrispondenza dell'area di servizio di Fratta Nord prevede la realizzazione di un nuovo piazzale per il parcheggio dei mezzi pesanti posizionato ad est dell'area di servizio esistente in comune di Teglio Veneto (Provincia di Venezia).

Il nuovo parcheggio si estende su un'area complessiva di circa 5,5 ettari (di cui 2,7 pavimentati) ed è organizzato in modo da poter disporre di 101 stalli per mezzi pesanti e di 8 stalli per camper: è prevista inoltre la trasformazione degli attuali stalli posizionati in corrispondenza all'ingresso dell'area di servizio in 11 stalli per la sosta delle autocorriere.

Oltre al parcheggio è prevista la realizzazione di un'area di mitigazione ambientale costituita in parte da una superficie boschiva (di circa 2,9 ettari) e in parte da una superficie prativa (di circa 2,0 ettari). Le due superfici saranno realizzate a nord del nuovo parcheggio in modo da mitigare l'impatto visivo dell'area sull'abitato di Teglio Veneto.

Entrambi gli interventi (parcheggio e area di mitigazione ambientale) saranno realizzati quasi completamente su aree agricole di proprietà privata (tranne il tratto iniziale che insiste sull'area pavimentata esistente a servizio dell'antenna con impianto telecamera di proprietà Autovie Venete) che dovranno quindi essere acquisite dalla Concessionaria prima dell'inizio dei lavori.

Per quanto riguarda l'organizzazione planimetrica il nuovo parcheggio si sviluppa parallelamente all'autostrada A4 su una superficie di lunghezza pari a circa 500 m e di larghezza pari a circa 100 m. L'ingresso alla nuova area avviene in corrispondenza dell'attuale pista di immissione in area di servizio mediante un sistema di doppio accesso, al fine di ridurre il rischio di formazione di code nell'eventualità di una futura installazione di un sistema di controllo degli

accessi all'area di sosta, per il quale all'interno del presente appalto è prevista la realizzazione delle sole opere di predisposizione (cavidotti e pozzetti).

L'accesso al piazzale di sosta avviene mediante un percorso che si sviluppa in curva e controcurva di raggio pari rispettivamente a $R1 = 22,75$ m e $R2 = 23,00$ m. Il piazzale è organizzato secondo uno schema che prevede una corsia di marcia centrale, utilizzata per l'entrata negli stalli, e due corsie di marcia laterali utilizzate per l'uscita: al termine del piazzale le tre corsie confluiscono in un'unica corsia che, dopo un'inversione di 180° effettuata con una curva circolare di 20,00 m, conduce all'uscita in corrispondenza del piazzale esistente.

Gli stalli destinati ai camper e ai mezzi frigoriferi sono posizionati all'ingresso del piazzale, in modo da agevolare l'accesso ai servizi (sia quelli esistenti all'interno dell'area di servizio, sia quelli di futura realizzazione ad esclusivo uso dell'area di sosta) e da permettere un efficace controllo delle attrezzature tecnologiche ivi posizionate da parte del futuro gestore dell'attività prevista all'interno dell'area di sosta: in prossimità degli stalli riservati ai camper è prevista, inoltre, un'apposita piazzola per lo scarico dei reflui.

Contrariamente all'ingresso, l'uscita dal nuovo piazzale è prevista ad una sola corsia di marcia in modo da limitare le apparecchiature necessarie per il controllo degli accessi (esclusi dal presente appalto) e considerato che l'eventuale accodamento dei veicoli avverrebbe all'interno del piazzale stesso senza intralcio per la circolazione esterna al parcheggio. Prima dell'uscita dal nuovo piazzale è prevista anche la realizzazione di un braccetto di rientro nel parcheggio in modo da poter permettere ai mezzi di ripercorrere più volte il circuito.

E' importante evidenziare che tutti i percorsi all'interno del nuovo piazzale sono a senso unico di marcia in modo da massimizzare la sicurezza intrinseca dell'intervento evitando pericolosi incroci tra flussi veicolari con raggi idonei anche al transito di semirimorchi con motrici a due assi posteriori. I raggi di curvatura della viabilità interna e di manovra per entrata e uscita dagli stalli sono stati dimensionati considerando l'effettiva fascia di ingombro dei mezzi pesanti.

Tutte le direttrici di marcia sono formate da un'unica corsia di larghezza pari a 6,00 m e da due banchine laterali pavimentate di larghezza pari a 1,00 m., per una larghezza complessiva pari a 8,00 m. Le dimensioni degli stalli, disposti secondo un angolo di 45° rispetto alle corsie di transito, sono pari a 18,00 m x 4,00 per i mezzi pesanti e a 10,00 m x 4,00 m per i camper.

Altimetricamente il piazzale è collocato in piano lungo la direzione longitudinale, con la quota dell'asse A (l'asse centrale del piazzale) posizionata a + 9.00 m s.l.m.m. con una sopraelevazione rispetto al piano campagna di circa 2,00 m. La pendenza trasversale delle falde dell'asse A e della corsia di uscita (asse B) è pari al 2,00%.

Per quanto riguarda le caratteristiche costruttive del rilevato, è prevista la bonifica della superficie del piano di posa mediante uno scavo di spessore 40 cm. sul fondo del quale è prevista la stesura di un telo di geotessile tessuto con funzione anticontaminante e contenitiva del materiale da rilevato. Nel tratto di nuovo parcheggio costruito sulla zona pavimentata esistente è invece prevista la demolizione dell'attuale sovrastruttura per uno spessore medio di 20 cm e la posa del materiale del rilevato fino alla quota di intradosso della nuova pavimentazione. La pavimentazione è costituita da un doppio strato di fondazione in misto granulare dello spessore complessivo di 40 cm (20 + 20 cm), da uno strato di base di 12 cm, da uno strato di collegamento di 5 cm e da uno strato di usura di 5 cm (vedi capitolo 6. relativo al dimensionamento della pavimentazione). E' prevista poi la realizzazione di marciapiedi per convogliare il flusso pedonale verso l'area di servizio esistente. I marciapiedi sono formati da uno strato in misto granulare dello spessore di 20 cm, da una soletta in c.a. dello spessore di 15 cm e da uno strato di usura in conglomerato bituminoso dello spessore di 2 cm. E' previsto l'utilizzo di cordone in cls prefabbricate di altezza 30 cm (da posizionare 15 cm al di sopra dell'estradosso della pavimentazione) per delimitare le aiuole e i marciapiedi dalla sede stradale. Il materiale di risulta dagli scavi di bonifica verrà riutilizzato per il riempimento delle aiuole spartitraffico e per la costruzione di banchette antiabbagliamento da realizzare attorno al piazzale. Le banchette hanno uno sviluppo complessivo di circa 1000 m e un'altezza rispetto al piano della pavimentazione di 2,00 m. La sezione è a forma trapezia con la base superiore larga 1,50 m e le pareti laterali con pendenza 1 su 1; è prevista la messa in opera di geogriglie in poliestere all'interno delle banchette per il sostegno delle pareti laterali. In sommità alla banchette è prevista poi la piantumazione di arbusti in modo da aumentare l'effetto di mascheramento dell'area di sosta.

Il piazzale sarà dotato di impianto di irrigazione e di illuminazione. Tutti gli impianti faranno capo ad un fabbricato servizi (contenente le vasche di accumulo, gli impianti di pressurizzazione, i gruppi elettrogeni, ecc.) collocato in un'aiuola all'ingresso del parcheggio.

Va evidenziato che all'interno dell'area occupata dal nuovo parcheggio è presente un'antenna della Vodafone che rimarrà nella medesima posizione attuale e adeguatamente recintata. L'antenna, posizionata a circa 60 – 70 cm. sotto il piano della nuova pavimentazione, sarà resa raggiungibile mediante la realizzazione di una scala in c.a.. Si prevede, infine, la realizzazione di un'apposita canaletta con tubazione di collegamento alla rete idrica superficiale per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Sul lato opposto alla zona di ingresso/uscita dal parcheggio si prevede la realizzazione di un varco di emergenza per l'accesso dei mezzi di soccorso in caso di incidente. Il varco sarà dotato di cancello automatico di larghezza utile pari a 6,00 m.

E' prevista la realizzazione di un sistema di canalizzazioni (formato da canalette continue, pozzetti e tubazioni) per il convogliamento delle acque di piattaforma verso un bacino di invaso dal quale poi l'acqua verrà indirizzata mediante pompaggio e dopo opportuno trattamento disoleante alla rete idrica superficiale.

Esternamente al canale d'invaso verrà prevista la rete di delimitazione autostradale di altezza 1,80 rispetto al piano campagna.

Il progetto prevede il ripristino della viabilità esterna di accesso al parcheggio dell'area di servizio, di larghezza pari a 4,00 m. e di altezza media rispetto al piano campagna di circa 0,50 m.. La pavimentazione sarà costituita da uno strato di misto granulare di spessore pari a 15 cm, da uno strato di base di spessore pari a 10 cm e da uno strato di collegamento di spessore pari a 5 cm. Esternamente a questa viabilità verrà realizzato un fosso di guardia delle dimensioni pari a $70+70+70=210$ cm. che raccoglierà le acque della campagna e le convoglierà verso i ricettori esistenti.

Il parcheggio esterno dei dipendenti sarà in parte occupato dal nuovo piazzale di sosta: pertanto sarà necessario provvedere alla rimozione della tettoia esistente e alla costruzione, sul lato opposto del parcheggio, di una nuova pensilina per la copertura di 8-10 posti auto.

E' prevista poi la realizzazione di una nuova strada di accesso dal parcheggio dipendenti all'area di sosta esistente della lunghezza di 150,00 m.: la strada, di larghezza pari a 4,00 m e altezza sul piano campagna pari a 0,50 m, permetterà di accedere all'area di servizio direttamente di fronte alla zona di carico/scarico del ristorante diminuendo la lunghezza attuale del percorso in comune con quello dei mezzi pesanti.

Un'ultima considerazione riguarda la superficie boschiva e prativa realizzata a nord della nuova area di sosta, di estensione complessiva di quasi 5 ettari, che consente di mitigare l'impatto visivo del nuovo parcheggio. L'estensione planimetrica del bosco seguirà delle linee di bordo curvilinee in modo da ricreare il più possibile l'andamento di un ambiente naturale. Il bosco sarà formato da ontani neri, pioppi neri, salici bianchi, olmi minori e salici di ripa (circa 1500 esemplari complessivi) disposti secondo una conformazione a quinconce (interasse orizzontale 4,00 m e verticale 5,00). Prima della messa in opera delle piante il terreno dovrà essere opportunamente trattato in modo da permettere il corretto attecchimento delle radici degli alberi.

Dal momento che i terreni interessati dalla realizzazione del piazzale e dell'area boschiva sono depressi rispetto alle zone circostanti, costituendo un invaso naturale in caso di eventi meteorici importanti, a nord dell'area è prevista la realizzazione di due fossi di guardia di dimensione $70+70+70=210$ cm, che consentiranno di creare un ulteriore volume di invaso e di convogliare le acque in arrivo dalla campagna posta a nord verso i ricettori esistenti.

2.2. Area di sosta di Fratta Sud



L'intervento in corrispondenza dell'area di servizio di Fratta Sud prevede la realizzazione di un nuovo piazzale per il parcheggio dei mezzi pesanti posizionato ad ovest dell'area esistente nei comuni di Teglio Veneto e di Fossalta di Portogruaro (Provincia di Venezia).

Il nuovo parcheggio si estende su un'area complessiva di circa 2,3 ettari (di cui 1,3 pavimentati) ed è organizzato in modo da poter disporre di 48 stalli per mezzi pesanti e di 6 stalli per camper; è prevista inoltre la predisposizione di 7 stalli per la sosta delle autocorriere in corrispondenza dell'area di servizio esistente. A fianco dell'area per le autocorriere è prevista una piazzola di sosta per i mezzi di manutenzione del fabbricato servizi predisposto all'ingresso del nuovo parcheggio

Il parcheggio sarà realizzato su un'area alberata (pioppeto) all'interno della proprietà Autovie Venete e quindi non sarà necessario acquisire nuove aree per la costruzione dell'ampliamento.

Per quanto riguarda l'organizzazione planimetrica il nuovo parcheggio si sviluppa parallelamente all'autostrada A4 su una superficie di lunghezza pari a circa 200 m e di larghezza pari a circa 100 m. L'ingresso alla nuova area avviene in destra rispetto all'attuale pista di immissione in area di servizio con una curva di raggio $R=25,50$ m..

L'organizzazione della circolazione all'interno del parcheggio è analoga a quella di Fratta Nord e prevede una corsia di marcia centrale utilizzata per l'entrata negli stalli e due corsie di marcia laterali utilizzate per l'uscita: al termine del piazzale le tre corsie confluiscono in un'unica corsia che, dopo un'inversione di 180° effettuata con una curva circolare di $16,55$ m, conduce all'uscita in corrispondenza del piazzale esistente. Diversamente da Fratta Nord è prevista la realizzazione

di una fila di parcheggi anche lungo la corsia di uscita dal piazzale con conseguente creazione di un ulteriore pista per riportare i veicoli parcheggiati verso la zona di uscita dalla nuova area.

Sia l'ingresso che l'uscita dal piazzale sono previsti ad un'unica corsia di accesso e non è stato possibile prevedere, per mancanza di spazio, la realizzazione di un braccetto di rientro all'interno del parcheggio.

Gli stalli destinati ai camper e ai mezzi frigoriferi sono posizionati all'ingresso del piazzale, in modo da agevolare l'accesso ai servizi esistenti all'interno dell'area di servizio: in prossimità degli stalli riservati ai camper è prevista, inoltre, un'apposita piazzola per lo scarico dei reflui.

Come nell'area di Fratta Nord tutti i percorsi all'interno del piazzale sono a senso unico di marcia. Tutte le direttrici sono formate da un'unica corsia di larghezza pari a 6,00 m e da due banchine laterali pavimentate di larghezza pari a 1,00 m., per una larghezza complessiva pari a 8,00 m. Le dimensioni degli stalli, disposti secondo un angolo di 45° rispetto alle corsie di transito, sono pari a 18,00 m x 4,00 m per i mezzi pesanti e a 10,00 m. x 4,00 m. per i camper.

Altimetricamente il piazzale è collocato in piano lungo la direzione longitudinale, mentre la pendenza trasversale delle falde è pari all'1,5%. La quota dell'estradosso della pavimentazione varia tra un minimo di 7,66 e un massimo di 8,13 m e si trova ad un'altezza media sul piano campagna pari a circa 1,00 m..

Per quanto riguarda le caratteristiche costruttive del rilevato, è prevista la realizzazione di uno scavo di bonifica pari a 40 cm il cui materiale di risulta verrà reimpiegato per il riempimento delle aiuole spartitraffico e per la costruzione di una banchetta antiabbagliamento da realizzare tra l'autostrada e il piazzale.

La pavimentazione è costituita da un doppio strato di fondazione in misto granulare dello spessore complessivo di 40 cm (20 + 20 cm), da uno strato di base di 12 cm, da uno strato di collegamento di 5 cm e da uno strato di usura di 5 cm (vedi capitolo 6. relativo al dimensionamento della pavimentazione).

E' prevista la realizzazione di marciapiedi per convogliare i flussi pedonali verso l'area di servizio esistente, con caratteristiche dimensionali e costruttive analoghe all'area di sosta di Fratta Nord.

Le banchette antiabbagliamento hanno uno sviluppo complessivo di circa 200 m. e un'altezza rispetto al piano della pavimentazione di 2,00 m. La sezione è a forma trapezia con la base superiore larga 1,50 m e le pareti laterali di pendenza 1 su 1; è prevista la messa in opera di geogriglie in poliestere all'interno delle banchette per il sostegno delle pareti laterali. In sommità

alla banchette è prevista poi la piantumazione di arbusti in modo da aumentare l'effetto di mascheramento dell'area di sosta.

Il piazzale sarà dotato di impianto di irrigazione e di illuminazione. Tutti gli impianti faranno capo ad un fabbricato servizi (contenente le vasche di accumulo, gli impianti di pressurizzazione, i gruppi elettrogeni, ecc.) collocato in un'aiuola all'ingresso del parcheggio.

Analogamente all'area di Fratta Nord è prevista la realizzazione di un sistema di canalizzazioni (formato da canalette continue, pozzetti e tubazioni) per il convogliamento delle acque di piattaforma verso un bacino di invaso dal quale poi l'acqua verrà indirizzata mediante pompaggio alla rete idrica superficiale.

3. LA CONFORMITÀ URBANISTICA E I VINCOLI SUL TERRITORIO

Gli interventi di cui al presente progetto - parzialmente ricompresi all'interno della fascia di rispetto autostradale prevista dalla Variante Urbanistica introdotta negli strumenti pianificatori territoriali a seguito dell'approvazione da parte del C.I.P.E. del Progetto Preliminare dell'allargamento a tre corsie di marcia dell'A4 con proprio Decreto n° 13 dd. 18.03.2005 - non sono conformi agli attuali strumenti urbanistici dei due Comuni interessati dalla realizzazione delle opere, precisamente **Teglio Veneto** e **Fossalta di Portogruaro**.

Essendo l'intervento di cui trattasi ricompreso tra le opere di competenza del Commissario Delegato per l'Emergenza dell'A4, in applicazione dell'art. 3 comma 2 della richiamata l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 d.d. 05.09.2008 e s.m.i., l'approvazione del progetto da parte del Commissario costituirà automaticamente variante agli strumenti urbanistici vigenti.

Per quanto riguarda la situazione vincolistica, i parcheggi di Fratta Nord e Fratta Sud sono sottoposti a vincolo paesaggistico dettato dalla presenza del canale Lugugnana. Per queste due aree, in conformità a quanto previsto dall'art. 146 comma 3 del codice dei Beni Culturali del Paesaggio di cui al D. Lgs. 22 gennaio n. 42, è stata redatta apposita Relazione al fine dell'ottenimento dell'Autorizzazione Paesaggistica, che si riporta in allegato unitamente all'atto autorizzativo.

Inoltre, il Canale Lugugnana è ricompreso nel SIC IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - canale Teglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore": per tale motivo, vista la contiguità tra l'area di intervento e il sito in questione, è stata redatta apposita relazione di incidenza ai sensi del DPR 357/97 e della Deliberazione n. 2600 del 18.07.02 al fine dell'istruzione della procedura di valutazione di incidenza, conclusasi con la Deliberazione di Giunta della Regione Veneto n. 2277 del 28 settembre 2010, che si riporta in allegato unitamente alla relazione citata.

Si segnala, infine, a Fratta Nord un vincolo da elettrodotto evidenziato sul P.R.G.C. del Comune di Teglio Veneto con fascia di rispetto di 150 m a nord e a sud della linea elettrica: tutti gli stalli dell'area di sosta sono stati collocati all'esterno della fascia, senza interessare, quindi, il vincolo in argomento.

3.1. Cambi di destinazione dell'uso del suolo

Nel presente paragrafo si dà evidenza delle modifiche di destinazione d'uso del suolo in seguito al la realizzazione delle opere in oggetto, con riferimento a quanto previsto dall'art.11, comma 3, del D.P.R. n.086/Pres. del 20.03.08 (cfr. elaborati grafici della serie A.06).

Nella seguente tabella si riportano rispettivamente:

- nelle colonne [2] e [3] la pista oggetto di intervento ed i relativi elaborati grafici riproducenti la zonizzazione attuale e quella di progetto;
- nella colonna [4] il Comune amministrativo su cui ricade l'intervento;
- nelle colonne [5] e [6] l'attuale e la nuova destinazione d'uso del suolo.

<i>Progr.</i>	<i>Comune</i>	<i>Area sosta</i>	<i>Riferimento el.grafici</i>	<i>Destinazione d'uso attuale</i>	<i>Nuova destinazione d'uso</i>
[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]
1	Teglio Veneto	Fratta Nord Fratta Sud	A060100/A06020 0	Agricolo-E1 Zona per Autostrade-A	Viabilità
2	Fossalta	Fratta Sud	A060500/A06060 0	Agricolo – E2	Viabilità

3.2. Le fasce di rispetto

Con riferimento all'art. 26 del Regolamento del Codice della strada, la larghezza delle fasce di rispetto di vincolo stradale in corrispondenza delle nuove infrastrutture e delle aree di servizio contermini viene fissata pari a **60 m.** (misurata a partire dalla rete di recinzione autostradale).

4. L'ASPETTO GEOLOGICO-GEOTECNICO

Le opere oggetto del presente progetto si sviluppano lungo il nastro autostradale interessando i sedimenti di tipo sciolto, sia coesivi che frizionali, tipici della Pianura Veneto-Friulana, estremamente livellata sotto il profilo morfologico.

4.1. Geologia generale

La Pianura Veneto-Friulana presenta situazioni stratigrafiche ed idrogeologiche peculiari, per cui viene normalmente suddivisa in Alta e Bassa Pianura separate dalla linea delle risorgive.

La coltre quaternaria che la costituisce poggia sopra un basamento di età per lo più terziaria (Flysch) e subordinatamente mesozoica (rocce carbonatiche).

Lo spessore totale dei sedimenti, variabile da zona a zona, giunge a sfiorare un massimo di 1000 m lungo la fascia costiera (laguna di Venezia) per diminuire sensibilmente verso N-E (200÷300 m nella zona delle lagune verso la foce del F. Piave fino ad annullarsi alle pendici del Carso Triestino).

I materiali sciolti che costituiscono tale coltre sono di origine fluviale e fluvioglaciale nell'Alta Pianura, essenzialmente fluviali nella fascia mediana, fluviali e marini di tipo litorale e palustre nella Bassa Pianura e lungo la fascia litoranea.

La costituzione lito-stratigrafica e granulometrica appare varia e difficilmente precisabile nel dettaglio, tuttavia in base alle risultanze di numerose terebrazioni profonde è stato costruito un quadro sufficientemente indicativo della parte superiore del materasso, attualmente sfruttato per il reperimento di acque sotterranee.

Tale complessità deriva da diversi fattori: il numero elevato di corsi d'acqua che provenendo dalle Alpi e dalle Prealpi hanno contribuito a colmare l'antica depressione adriatica (Piave, Livenza, Tagliamento); le frequenti trasgressioni e regressioni del mare Adriatico, che sono giunte a interessare la Media Pianura veneto-friulana; le deformazioni dell'assetto del territorio dovute a fenomeni neotettonici.

Tra Quarto d'Altino e Palmanova il tracciato dell'autostrada si mantiene a valle della linea delle risorgive su sedimenti essenzialmente limoso-argillosi cui s'insinuano progressivamente lenti o livelli sabbioso-ghiaiosi.

I terreni più superficiali si presentano generalmente scadenti nella parte iniziale del tracciato e da S. Donà di Piave a Portogruaro prevalgono i sedimenti limo-argillosi con lenti o

livelli sabbiosi e localmente torbosi (questi ultimi spesso responsabili della presenza di gas in moderata pressione anche a profondità inferiori a 20 m), poi migliorano progressivamente fino al casello di S. Giorgio di Nogaro per le crescenti inclusioni di sabbie e di ghiaie che poi divengono prevalenti.

Già prima di Palmanova è possibile incontrare, al di sotto di uno strato superficiale di terreno agrario limoso- sabbioso di spessore variabile da 1 m a 5 m, ghiaie molto compatte e talora cementate anche a profondità d'interesse geotecnico.

Nella zona studiata e soprattutto nell'ambito friulano, è distinguibile la serie di grosse conoidi contigue, addentellate e parzialmente sovrapposte, depositatesi in seguito ad imponenti fenomeni di alluvionamento operati dai fiumi al loro sbocco in pianura.

Il succedersi di queste conoidi determina la presenza di livelli ghiaiosi che si incuneano nei sedimenti più fini propri della Bassa Pianura.

I sedimenti fini superficiali (sabbie, limi ed argille) sono invece collegati alle torbide fluite dalle correnti fluviali nelle fasi di ritiro e scomparsa dei ghiacciai wurmiani, mentre le torbe indicano vaste zone di accumulo di vegetali presso foci di corsi d'acqua entro specchi lacustri e marini.

Ai livelli torbosi presenti a profondità superiori a -30, -40 m s.l.m.m. viene concordemente attribuito particolare significato paleogeografico circa l'evoluzione del territorio durante il Quaternario superiore. Si ritiene infatti, in base a varie considerazioni e comparazioni, che le torbe si siano formate in ambiente lagunare o salmastro, di transizione tra quelli continentale e marino instauratisi durante la regressione del Mare Adriatico alla fine dell'interglaciale Riss-Würm, quindi indicherebbero gli spostamenti della linea di costa e lo spessore della coltre alluvionale corrispondente al würmiano e al postglaciale.

Si fa presente che in corrispondenza degli orizzonti di terreno sabbioso-ghiaioso inglobanti livelli di torba (posti anche a profondità inferiori a 20 m dal piano di campagna) è possibile la formazione di sacche gassose che, qualora intercettate durante l'esecuzione di sondaggi meccanici, possono dare origine a modesti getti di gas libero o in soluzione acquosa.

4.2. Idrogeologia

Come detto il tracciato autostradale insiste prevalentemente in settori di territorio ascrivibili all'Alta e Medio-bassa pianura friulano-veneta.

Il materasso ghiaioso indifferenziato caratteristico dell'Alta Pianura, ospita un'unica falda a carattere freatico, con continuità laterale legata al contatto diretto delle varie conoidi alluvionali contraddistinte da materiali ghiaiosi molto permeabili (coefficiente di permeabilità $k = 10^{-3} \div 10^{-4}$ m/s). La sua profondità è massima nella zona più settentrionale (superiori a 50 m dal p.c.) e si riduce progressivamente verso Sud fino venire spontaneamente a giorno nei punti più depressi lungo una fascia praticamente continua che marca il passaggio tra l'Alta e la Bassa pianura, denominata “*linea delle risorgive*”.

Per quanto concerne la profondità della falda freatica in corrispondenza del tratto autostradale che da Gonars corre verso Monfalcone, posto immediatamente a monte della “*linea delle risorgive*”, si nota che le acque di falda si stabilizzano a profondità variabili da circa 2,5 m a valori superiori a 10 m.

Nella Media-bassa pianura (a valle della “*linea delle risorgive*”) dove le varie conoidi si sono smembrate in digitazioni stratiformi sovrapposte e via via più sottili, immerse generalmente in terreni fini poco permeabili, al di sotto di un livello di impregnazione subsuperficiale (1,5÷2,5 m), si riscontra un sistema multifalde, formato da un acquifero freatico a debole profondità (non sempre presente) e da più falde in pressione, molte delle quali zampillanti. (*Quaderni Istituto di ricerca sulle acque, 28 (II): “Lineamenti idrologici della pianura padana”, C.N.R. 1979*).

L'alimentazione del sistema idrogeologico dell' Alta e Bassa Pianura, impostato sulle conoidi alluvionali dei fiumi alpini e prealpini, che si susseguono ininterrottamente dal Fiume Piave alle pendici del Carso dipende essenzialmente dalla dispersione in subalveo che si verifica allo sbocco in pianura degli stessi corsi d'acqua che in molti casi (ad esempio Tagliamento, Cellina-Meduna, Torre) disperdono interamente nel sottosuolo le loro portate di magra. Esiste uno stretto rapporto tra fiumi e acquiferi anche per quanto concerne le falde in pressione alloggiate nelle intercalazioni ghiaioso-sabbiose a valle dei tratti disperdenti degli alvei: sono state infatti evidenziate notevoli affinità tra il regime dei fiumi e quello delle falde.

Per quanto riguarda invece l'alimentazione delle falde in pressione della fascia più meridionale della pianura, essa non appare direttamente legata ai processi di dispersione fluviale; infatti gli orizzonti sabbiosi spesso non mostrano collegamenti con le strutture ghiaiose delle conoidi alluvionali. La ricarica di queste falde, sicuramente complessa, appare piuttosto dipendente da processi di interazione lentissima tra orizzonti sabbiosi e terreni limoso-argillosi circostanti. Va inoltre osservato che nella Medio-bassa pianura i corsi d'acqua sono in genere arginati artificialmente e incidono terreni per lo più argilloso-limoso, poco permeabili, perciò la loro influenza sull'alimentazione delle falde è praticamente trascurabile.

Tutti gli acquiferi che caratterizzano la Medio-bassa pianura sono contenuti in sabbie e ghiaie, in profondità esistono quindi successivi livelli idrici corrispondenti ai differenti orizzonti permeabili che li contengono. Questi livelli sono più o meno separati da strati argillosi pressoché impermeabili. Il movimento di deflusso naturale di queste acque verso il mare avviene da Nord a Sud con una pendenza generalmente inferiore al 4‰. Va sottolineato come il compiersi del processo idrodinamico sia complicato per la frammentazione degli orizzonti permeabili, per la differente consistenza dei materiali e le diverse pressioni nelle varie falde, elementi che distinguono un insieme di falde sovrapposte che raggiunge la profondità di oltre -400 m dal l. m.m..

Nell'area a sud del tratto autostradale posto a valle della linea delle risorgive, al disotto di un'impregnazione idrica superficiale che permea con continuità il terreno a profondità comprese tra 1,5 e 2 m, all'interno del sistema multifalde si individuano con sicurezza tre livelli:

- 1° livello: rinvenibile alla profondità di 30÷40 m, discontinuo e con spessore variabile;
- 2° livello: rinvenibile alla profondità media di 65÷70 m, abbastanza continuo e con spessore di 5÷10 m;
- 3° livello: rinvenibile a profondità di circa 80÷90 m; il suo spessore varia tra 6÷10 m.

Ulteriori livelli si rinvengono alla profondità compresa tra 110 e 130 m e tra 155 m e 160 m circa dal piano di campagna, tuttavia la dispersione dei dati disponibili non ne ha avvalorato con sicurezza lo spessore e l'andamento.

4.3. Geotecnica

Per la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione tra il 2007 e il 2008 è stata condotta dalla Geotecnica Veneta S.r.l. di Olmo di Martellago (VE) una campagna geognostica consistita nell'esecuzione di n.3 sondaggi meccanici a carotaggio continuo, spinti ad una profondità di 20 m circa dal piano campagna, di n.2 prove penetrometriche statiche con piezocono, della lunghezza di 20 m, e di n.3 trincee profonde 2.3÷2.8 m circa.

Nel corso dei sondaggi, oltre alla descrizione dei terreni attraversati, sono state eseguite misure della consistenza con pocket penetrometer (Pen) e con torvane (Tor) negli strati limoso-argillosi; in corrispondenza degli strati incoerenti, per la valutazione del grado di addensamento, sono state inoltre eseguite prove penetrometriche dinamiche tipo Standard Penetration Test (S.P.T.).

Sono inoltre a disposizione i risultati della campagna geognostica condotta dalla S.P.G. di Adria (RO) nel 2008, nell'ambito della progettazione definitiva per l'ampliamento dell'A4 con la III

corsia nel tratto compreso tra San Donà di Piave (km 29+500) e lo svincolo di Alvisopoli (km 63+000). Durante tale campagna sono stati eseguiti sondaggi a carotaggio continuo (con prelievo di campioni rimaneggiati e indisturbati, sottoposti a prove di laboratorio), prove penetrometriche statiche con piezocono CPTU (alcune delle quali con sismocono per la misura dei valori di propagazione delle onde elastiche V_{s30}), prove dilatometriche DMT e pozzetti geognostici. Per i risultati delle prove che interessano le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud, si faccia riferimento al fascicolo delle indagini geognostiche allegato al progetto.

Le indagini geognostiche a disposizione hanno individuato una situazione stratigrafica caratterizzata da una prevalenza di terreni di natura incoerente di seguito descritta:

- Al di sotto di un primo strato di riporto dello spessore di un metro circa, costituito da sabbia limosa debolmente argillosa, e sino ad una profondità di -12.5 m÷-14 m circa, sono presenti alternanze tra sabbie con ghiaia e ghiaie sabbiose da moderatamente addensate ad addensate ($q_c = 10\div 20$ MPa, $N_{SPT} = 14\div 58$), mentre nella parte più superficiale si è evidenziata la presenza di limo sabbioso di media consistenza.
- Successivamente vi è uno strato di natura coesiva di spessore medio di 2 m circa, costituito da argille limose e limi argilloso-sabbiosi di media ed elevata consistenza ($Pen = 80\div 200$ kPa, $Tor = 60\div >100$ kPa, $q_c = 1\div 2$ MPa), al cui interno sono presenti alcuni sottili livelli di natura torbosa.
- Di seguito e sino alla massima profondità indagata (-20 m), le indagini hanno individuato sabbie limose moderatamente consistenti ($q_c \approx 10$ MPa), alternate a livelli decimetrici di limi sabbiosi.

Durante l'esecuzione dei sondaggi, la falda è stata misurata ad una profondità di 1.3 m circa da piano campagna.

5. LE OPERE EDILI E I FABBRICATI

Le opere previste in progetto sono rappresentate da alcune opere strutturali di completamento:

1. muro di sostegno tipo S2 (Fratta Nord);
2. muro di sostegno tipo S3 (Fratta Nord e Fratta Sud);
3. torri faro (Fratta Nord e Fratta Sud);
4. vasche stazioni di sollevamento (Fratta Nord e Fratta Sud);
5. pensilina del parcheggio autovetture (Fratta Nord);
6. tombini scatolari e circolari

5.1. Muro di sostegno tipo S2

L'intervento prevede la realizzazione di un muro di sostegno in c.a. (muro di sostegno tipo S2), presso la nuova area di sosta per mezzi pesanti in adiacenza all'area di servizio di Fratta Nord per una lunghezza pari a 30,00 m e altezza costante di 2,30 m.

E' previsto il rivestimento con matrici del paramento in vista.

5.2. Muro di sostegno tipo S3

L'intervento prevede la realizzazione di un muro di sostegno (muro di sostegno tipo S3), presso:

- la nuova area di sosta per mezzi pesanti in adiacenza all'area di servizio di Fratta Nord per una lunghezza pari a 30,00 m (muro n° 1) e di altezza variabile tra 1,30 m e 1,80 m;
- la nuova area di sosta per mezzi pesanti in adiacenza all'area di servizio di Fratta Sud per una lunghezza pari a 25,00 m e altezza variabile tra 2,15 e 2,36 m.

E' previsto il rivestimento con matrici del paramento in vista.

5.3. Torri faro

Il progetto prevede la realizzazione di 14 torri faro a corona mobile di altezza fuori terra pari a 25,00 m. (8 nell'area di Fratta Nord e 6 nell'area di Fratta Sud); le fondazioni sono su plinti di dimensione 4,00x4,80 m. (suola fondazione); l'ancoraggio alla fondazione è costituito da 16

tirafondi $\Phi 30$ di lunghezza $L=1,00$ m. e da una piastra di base, di forma circolare di diametro pari a 880 mm. e spessore pari a 40 mm..

5.4. Sistema di trattamento delle acque di piattaforma: vasche stazioni di sollevamento

Per il trattamento delle acque di piattaforma il progetto prevede la realizzazione di due stazioni di sollevamento poste in corrispondenza delle aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud, costituite da una coppia di elettropompe sommergibili con girante a canale e da una vasca in cemento armato con copertura in grigliato elettrofuso zincato.

L'altezza del manufatto è variabile tra 3,20 m. e 3,40 m., la larghezza è pari a 2,50 m. e la lunghezza pari a 5,50 m..

La copertura in grigliato (non carrabile) è in parte rimovibile per permettere l'ispezione e la manutenzione dell'opera.

5.5. Pensilina parcheggio autovetture

In corrispondenza all'area di sosta di Fratta Nord è prevista la realizzazione di una pensilina per il parcheggio di autovetture, costituita da colonne in acciaio del tipo HEA300 sostenenti una struttura a sbalzo composta da profili del tipo HEB240 posti ad interasse di 5.00 m. su cui poggia l'orditura secondaria in profili tubolari; il manto di copertura è realizzato in pannelli in poliuretano espanso e alluminio; le fondazioni sono realizzate mediante plinti in c.a. opportunamente collegati da un cordolo.

5.6. Tombini scatoari e circolari

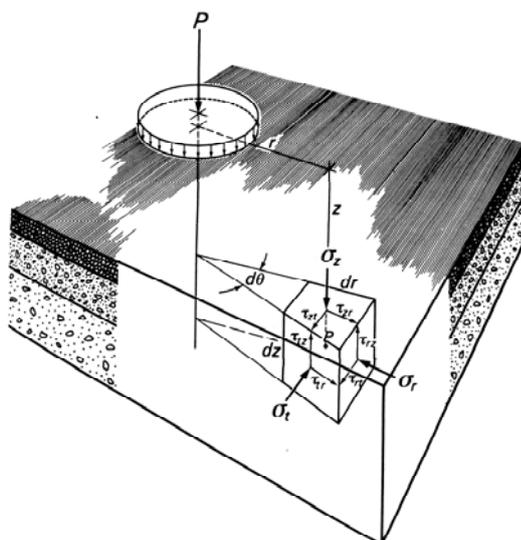
Si prevede la realizzazione di 1 tombino scatolare di dimensioni interne pari a 2.20x1.70 m. (area di sosta Fratta Nord) e di 3 tombini circolari di diametro interno pari a 80 cm. (aree di sosta Fratta Nord e Fratta Sud).

6. LA VERIFICA DELLA PAVIMENTAZIONE STRADALE

La sovrastruttura dei piazzali per le aree di sosta dei camion è formata da uno strato di fondazione in misto granulare dello spessore di 40 cm (steso in due strati da 20 cm), uno strato di

base in misto bitumato di 12 cm, uno strato di binder in conglomerato bituminoso di 5 cm e uno strato di usura superficiale di 5 cm.

La verifica del pacchetto stradale viene eseguita con il metodo di calcolo basato sull'applicazione della teoria del multistrato elastico, che consente la determinazione degli stati tenso-deformativi indotti dai carichi di traffico sulla pavimentazione (vedi schema riportato di seguito), con il programma di calcolo EVERSERIES (realizzato a cura del Washington State Department of Transportation).



Schema di un multistrato elastico soggetto ad un carico verticale uniformemente distribuito su un'area circolare

Il materiale associato a ciascuno strato è considerato nel caso in esame omogeneo ed isotropo, quindi con caratteristiche meccaniche costanti lungo ogni direzione.

Per l'implementazione del modello di calcolo sono richiesti il modulo elastico dinamico (E) ed il coefficiente di Poisson (ν) dei materiali costituenti la pavimentazione, riportati nella tabella seguente.

Caratteristiche pavimentazione di progetto

Strato	Spessore (cm)	E (MPa)	ν (-)
Usura	5	2000	0.35
Binder	5	3000	0.35
Misto bitumato	10	2000	0.35
Fond. misto gran.	40	200	0.30

Sottofondo	/	100	0.30
------------	---	-----	------

Le proprietà meccaniche degli strati realizzati con miscele bituminose sono dipendenti, oltre che dalle caratteristiche intrinseche (granulometria inerte, dosaggio del bitume, ecc.), anche da agenti esterni quali la frequenza di applicazione dei carichi e la temperatura media della pavimentazione; con riferimento a dati riportati in letteratura tecnica, nel calcolo si è fatto riferimento alle condizioni di esercizio più gravose, rappresentate dal periodo estivo (temperatura media di riferimento della pavimentazione pari a 30°C circa).

Per quanto riguarda lo strato in misto granulare stabilizzato ed il sottofondo, costituito da materiale da rilevato adeguatamente compattato, i moduli elastici dinamici sono stati fissati sulla base dei moduli di deformazione M_d ricavati dalle prove di carico su piastra prescritti nel capitolato tecnico ($E \approx 2 \times M_d$); per entrambi gli strati il coefficiente di Poisson viene posto pari a 0.30.

Si è verificato il comportamento della sovrastruttura stradale in termini tensionali e deformativi, soggetta ad una carico rappresentato da un singolo asse da 12 t, massimo transitabile secondo quanto previsto dal codice della strada (D.lgs. 30/04/1992, n.285), ed ipotizzando un'impronta di contatto circolare fra pneumatico e pavimentazione (carico equivalente su ruota singola). Tale impronta, assumendo una pressione media di gonfiaggio del pneumatico di 0.7 MPa, risulta di raggio pari a 0.17 m.

Nella tabella seguente sono indicati i valori massimi delle tensioni normali (σ_v) e di quelle tangenziali (τ) in corrispondenza delle superfici di discontinuità fra i diversi strati della pavimentazione (in allegato è riportato il tabulato di calcolo con i risultati, in termini di tensioni e deformazioni).

Tensioni nella pavimentazione di progetto

Profondità (cm)	Interfaccia	σ_v (MPa)	τ (MPa)
-5	usura – binder	0.644	0.266
-10	binder – misto bit.	0.490	0.263
-22	misto bit. - fond. misto gran.	0.140	0.038
-62	fond. misto gran. – sottofondo	0.033	0.005

Si tratta di tensioni ammissibili sempre inferiori ai valori massimi indicati in letteratura; infatti, al fine di prevenire fenomeni di distacco del materiale, la massima tensione tangenziale che si sviluppa tra usura e binder deve essere inferiore a 0.5 MPa e, per evitare la formazione di ormaie

sulla pavimentazione, la sollecitazione massima normale agente sulla fondazione in misto granulare deve essere inferiore a 0.3 MPa circa (Ferrari e Giannini, 1992).

Per quanto riguarda la risposta deformativa, la pavimentazione ha uno spostamento verticale massimo, al centro dell'impronta di carico, pari a 0.5 mm circa e quindi ampiamente nei limiti dell'ammissibilità.

Di seguito si riportano i tabulati di verifica:

Layered Elastic Analysis by Everstress© 5.0

Title: Aree di sosta camion					
No of Layers: 5		No of Loads: 1		No of X-Y Evaluation Points: 8	
	Layer	Poisson's Ratio	Thickness (cm)	Modull(1) (MPa)	
	1	.35	5.000	2000.00	
	2	.35	5.000	3000.00	
	3	.35	12.000	2000.00	
	4	.30	40.000	200.00	
	5	.30		100.00	
Load No	X-Position (cm)	Y-Position (cm)	Load (N)	Pressure (kPa)	Radius (cm)
1	.00	.00	63554.4	700.00	17.000

Location No: 1 X-Position (cm): .000 Y-Position (cm): .000

Z-Position (cm)	Layer	Normal Stresses					
		Sxx (kPa)	Syy (kPa)	Szz (kPa)	Syz (kPa)	Sxz (kPa)	Sxy (kPa)
.000	1	-1119.19	-1119.19	-700.00	.00	.00	.00
5.000	1	-619.59	-619.59	-644.21	.00	.00	.00
10.000	2	-78.81	-78.81	-490.19	.00	.00	.00
22.000	3	674.24	674.24	-140.57	.00	.00	.00
61.900	4	21.28	21.28	-33.16	.00	.00	.00

Z-Position (cm)	Layer	Normal Strains and Deflections					
		Exx (10 ⁻⁶)	Eyy (10 ⁻⁶)	Ezz (10 ⁻⁶)	Ux (microns)	Uy (microns)	Uz (microns)
.000	1	-241.24	-241.24	41.72	.000	.000	508.169
5.000	1	-88.63	-88.63	-105.25	.000	.000	506.170
10.000	2	40.11	40.11	-145.01	.000	.000	501.368
22.000	3	243.73	243.73	-306.27	.000	.000	474.045
61.900	4	124.22	124.22	-229.63	.000	.000	319.551

Z-Position (cm)	Layer	Principal Stresses and Strains					
		S1 (kPa)	S2 (kPa)	S3 (kPa)	E1 (10 ⁻⁶)	E2 (10 ⁻⁶)	E3 (10 ⁻⁶)
.000	1	-1119.19	-1119.19	-700.00	-241.24	-241.24	41.72
5.000	1	-644.21	-619.59	-619.59	-105.25	-88.63	-88.63
10.000	2	-490.19	-78.81	-78.81	-145.01	40.11	40.11
22.000	3	-140.57	674.24	674.24	-306.27	243.73	243.73
61.900	4	-33.16	21.28	21.28	-229.63	124.22	124.22

Location No: 2 X-Position (cm): 5.000 Y-Position (cm): .000

Z-Position (cm)	Layer	Normal Stresses					
		Sxx (kPa)	Syy (kPa)	Szz (kPa)	Syz (kPa)	Sxz (kPa)	Sxy (kPa)
.000	1	-1094.81	-1104.25	-700.00	.00	.00	.00
5.000	1	-601.07	-607.68	-641.36	.00	-55.30	.00
10.000	2	-72.94	-72.63	-478.56	.00	-93.32	.00
22.000	3	640.36	654.36	-136.34	.00	-15.87	.00
61.900	4	20.93	21.13	-32.90	.00	-1.88	.00

Z-Position (cm)	Layer	Normal Strains and Deflections					
		Exx (10 ⁻⁶)	Eyy (10 ⁻⁶)	Ezz (10 ⁻⁶)	Ux (microns)	Uy (microns)	Uz (microns)
.000	1	-231.66	-238.03	34.84	-11.902	.000	503.578
5.000	1	-81.95	-86.41	-109.15	-4.321	.000	501.269
10.000	2	39.99	40.13	-142.54	2.007	.000	496.430
22.000	3	229.53	238.98	-294.75	11.949	.000	470.028
61.900	4	122.33	123.58	-227.59	6.179	.000	318.693

Z-Position (cm)	Layer	Principal Stresses and Strains					
		S1 (kPa)	S2 (kPa)	S3 (kPa)	E1 (10 ⁻⁶)	E2 (10 ⁻⁶)	E3 (10 ⁻⁶)
.000	1	-1094.81	-1104.25	-700.00	-241.24	-241.24	41.72
5.000	1	-644.21	-619.59	-619.59	-105.25	-88.63	-88.63
10.000	2	-490.19	-78.81	-78.81	-145.01	40.11	40.11
22.000	3	-140.57	674.24	674.24	-306.27	243.73	243.73
61.900	4	-33.16	21.28	21.28	-229.63	124.22	124.22

7. LA SISTEMAZIONE IDRAULICA

La presente progettazione è stata sviluppata con particolare attenzione alle problematiche inerenti la salvaguardia del territorio dall'inquinamento, nel completo rispetto dei contenuti di cui al D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "*Norme in materia ambientale*" (pubblicato nella G.U. n. 88 del 14 aprile 2006 - Supplemento Ordinario n. 96) e dalle successive modifiche ed integrazioni contenute nel D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*" (pubblicato nella G.U. n. 24 del 29 gennaio 2008 - Supplemento Ordinario n. 24). In particolare, è stato affrontato il dimensionamento complessivo del così detto "ciclo del sistema delle acque" considerando le acque incidenti sui piazzali sia in termini di quantità che di qualità, con particolare attenzione alle caratteristiche qualitative e quantitative finali delle acque restituite ai ricettori posti in prossimità delle progettande opere.

In accordo con questi principi, la progettazione della sistemazione idraulica dei piazzali è stata indirizzata verso un sistema di gestione costituito da cinque elementi fondamentali:

- il **sistema di collettamento** delle portate, costituito da canalette a fessura e pozzetti grigliati, collegati da una rete di tubazioni in PEAD in grado di raccogliere tutte le acque di dilavamento dei piazzali;
- la **zona di ricovero per i mezzi danneggiati**, munita di vasche prefabbricate per lo stoccaggio di liquidi inquinati di varia natura e pericolosità o in concentrazioni elevate;
- il **canale di laminazione** delle portate, costituito da un bacino con le pareti ed il fondo impermeabilizzati, in grado di contenere un volume d'acqua che varia tra i 610 ed i 910 m³ per ettaro di superficie drenata. Tale valore discende dal bilancio tra il volume d'acqua che entra nel bacino, derivante da eventi piovosi con tempo di ritorno di 30 anni, ed il volume d'acqua restituito ai corpi idrici superficiali, calcolato considerando un coefficiente udometrico, concordato con i consorzi di bonifica competenti per territorio, variabile tra i 10 ed i 35 l/s per ettaro di superficie; il volume teorico che deriva da questo bilancio è stato incrementato del 20% per tener conto del volume perso per la presenza di piante, di quello perso per innescare il pompaggio, ecc.; inoltre nel canale è previsto un franco di sicurezza e una tubazione per lo scarico di troppo pieno;
- l'**impianto di pompaggio** delle acque laminate (preceduto da grigliatura) tale da garantire che la portata restituita alla rete idrografica superficiale rispetti i limiti quantitativi indicati dai Consorzi di bonifica competenti, col fine di garantire la

compatibilità idraulica dell'intervento, ed in grado di sollevare le acque fino alla quota imposta dal recettore;

- l'**impianto trattamento** delle acque, costituito da una vasca di sedimentazione munita di pacchi lamellari per la disoleazione, in grado di trattare portate fino a 100 l/s e di restituirle nel rispetto dei limiti qualitativi imposti dalla Tabella 3 dell'Allegato 5 al D.Lgs. 152/2006.

In allegato si riporta il nulla osta idraulico rilasciato dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta in data 5 novembre 2009.

Le acque nere provenienti dal fabbricato per i servizi all'utenza (servizi igienici, ristorazione, lavanderia) a Fratta Nord (i cui lavori non sono compresi nel presente appalto) e dalle postazioni scarico camper, che non sono allacciabili alla fognatura comunale, subiscono un processo di depurazione prima di essere scaricate nei recettori superficiali.

Il sistema di trattamento adottato è del tipo biologico a flusso discontinuo, costituito da due vasche in cui avvengono i processi di ossidazione biologica e di sedimentazione: la potenzialità dell'impianto è pari a 150 abitanti equivalenti ed è in grado di garantire lo scarico di acque nel rispetto dei limiti qualitativi di cui alla Tabella 3 dell'Allegato 5 al D.Lgs. 152/2006.

8. GLI IMPIANTI TECNOLOGICI

Nell'ambito dei lavori per l'allestimento delle nuove aree di sosta riservate ai mezzi pesanti, sono di seguito descritte le soluzioni progettuali adottate in sede di progetto definitivo relativamente agli impianti tecnologici indicando con tale termine il complesso di **opere elettriche** e **meccaniche** che costituiscono parte integrante delle opere di progetto.

Il progetto degli impianti tecnologici presso i nuovi piazzali di sosta per mezzi pesanti prevede i seguenti impianti:

- la realizzazione degli impianti di illuminazione notturna delle aree di sosta e della relativa viabilità di accesso ai nuovi stalli;
- alle torrette di alimentazione a servizio dei camper e dei gruppi frigoriferi;
- la dotazione di un sistema di distribuzione dell'energia per l'alimentazione alle prese di utenza asservite all'alimentazione degli impianti a bordo dei mezzi (gruppi frigo , gruppi di ricarica batteria) e ai camper;
- la predisposizione dei sistemi di telecontrollo delle aree;
- la realizzazione di un sistema di rilevazione automatica di occupazione degli stalli e dei relativi sistemi di informazione all'utenza (pannelli a messaggio variabile);
- la predisposizione di cavidotti asserviti ad un eventuale futuro sistema di regolamentazione degli accessi alle nuove aree di sosta;
- la dotazione di impianti di irrigazione automatica ad esercizio programmato per gli spazi mantenuti a verde;
- la predisposizione delle linee e dei quadri per le utenze servizi igienici, punto di ristoro e lavanderia (opere non comprese nel presente appalto).

Le soluzioni approntate, costituiscono un insieme di più tecnologie impiantistiche per:

- dare un supporto logistico ai conducenti dei mezzi in sosta nel rispetto dei criteri legislativi e delle normativi vigenti;
- attuare un corretto esercizio degli impianti secondo i parametri previsti dal dimensionamento prestazionale;
- attuare forme di risparmio energetico ricorrendo all'uso anche di fonti energetiche rinnovabili finalizzate al contenimento dei costi di esercizio,
- minimizzare il numero degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle apparecchiature elettriche e idrotermosanitarie;

- standardizzare i criteri di soluzione in modo da unificare i componenti elementari dei singoli impianti quali i corpi illuminanti, la tipologie dei sostegni la dotazione degli apparecchi idrotermosanitari e di condizionamento così da standardizzare la tipologia, e facilitare l'approvvigionamento delle dotazioni accessorie e dei materiali di più rapido consumo in loro normale dotazione.

La distribuzione elettrica del sistema di illuminazione notturna prevede che una o più torri faro siano alimentate in emergenza da gruppo elettrogeno in modo da assicurare un adeguato livello di illuminazione di sicurezza anche in caso di interruzione dell'alimentazione da rete.

Per l'irrigazione degli spazi verdi è previsto un accumulo idrico associato a un gruppo di pompaggio alimentato da rete operante a seguito dell'erogazione di una o più elettrovalvole di zona.

9. LA SEGNALETICA

La segnaletica stradale dei nuovi piazzali è stata progettata secondo i principi di seguito esposti:

9.1. Segnaletica orizzontale

La segnaletica orizzontale prevede strisce continue di margine e, ove presenti, strisce centrali da 15 cm.. Iscrizioni e simboli sono previsti come da Normativa con utilizzo, nelle intersezioni, anche del triangolo elongato complementare del segnale verticale “dare la precedenza”. Per meglio identificare il percorso da seguire è stato previsto l’impiego delle frecce direzionali quale rafforzativo della segnaletica verticale di prescrizione.

9.2. Segnaletica verticale

Segnaletica verticale di pericolo e di prescrizione

La segnaletica verticale di pericolo e di prescrizione (precedenza, divieto ed obbligo), è stata progettata come da Normativa di riferimento e in ogni caso con criteri che, in relazione alla condizione locale, garantiscono la chiarezza di percettibilità ed inducono l’utenza ad un comportamento consono all’ambiente.

Segnaletica verticale di indicazione

La segnaletica di indicazione progettata è conforme alle Normative vigenti di riferimento. La cartellonistica di indicazione prevista contiene le informazioni necessarie per la corretta e sicura circolazione mantenendo essenzialità nel messaggio. L’insieme dei segnali progettati, inoltre, rispetta i fondamentali requisiti di congruenza, coerenza ed omogeneità, integrandosi al sistema segnaletico esistente in maniera efficace, a garanzia della sicurezza.

Di seguito si riporta la principale Normativa di riferimento seguita:

- *Circolare 20 dicembre 1969 n.9540 del Ministero dei Lavori Pubblici “Segnaletica Autostradale”*
- *D. Lgl. 30.04.1992 n.285 e s.m.i. “Nuovo Codice della Strada”*

- *D. P. R. 16.12.1992 n.495 e s.m.i. “Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada”*
- *Società Autostrade S.p.A. – “Proposte ed integrazioni al nuovo Codice della Strada – Segnaletica verticale autostradale – Soluzioni segnaletiche di dettaglio” (Documento approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale con lettera prot.n.575 dd.04.03.1996 – lettera n. 247.0614.00 dd.14.05.1996)*
- *Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici “Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle Norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione” (G.U. 28.12.2000, n.301)*
- *D. M. 05.11.2001 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.*

10. LE INTERFERENZE

Gli Enti, i cui impianti interferiscono con le opere in progetto, sono:

- C.A.I.B.T. ;
- Telecom Italia;
- ENEL;
- Vodafone.

In seguito alla Conferenza dei Servizi svoltasi dal 22.06.2010 al 22.07.2010, sono stati acquisiti i pareri sul Progetto Esecutivo di cui all'Istruttoria del Comitato Tecnico Scientifico Atti/159 d.d. 05.08.2010 in base ai quali è stato aggiornato il quadro economico delle opere.

11. GLI ESPROPRI

La valutazione degli immobili da espropriare, le modalità di calcolo dell'indennità di esproprio e l'Elenco dei proprietari sono illustrati negli elaborati della serie U – Espropri allegati al progetto.

I progettisti

dott. ing. Stefano Di Santolo



Trieste, 11 gennaio 2014

ALLEGATI ALLA RELAZIONE GENERALE

ALLEGATO 1

DOCUMENTAZIONE AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. **COMMISSARIO**

04/11/2009 U/4172

Trieste,



Spettabile
SOPRINTENDENZA PER I BENI
ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI
DI VENEZIA E LAGUNA

San Marco, 1
Palazzo Ducale
30124 VENEZIA

Alla c.a.
arch. Roberto CECCHI

all. n. 2 copie stralcio di progetto

*Oggetto: Autostrada A4 – Piano per la sicurezza stradale
Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti
Progetto esecutivo
Autorizzazione paesaggistica*

La S.p.A. Autovie Venete nell'ambito del Piano per la Sicurezza Autostradale ha da poco completato il progetto esecutivo per la realizzazione di 5 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Gonars Nord, Gonars Sud, Fratta Nord, Fratta Sud e Calstorta Nord lungo l'autostrada A4.

Il progetto, che rientra tra le opere di cui allo Schema di Convenzione Unica con l'ANAS prot. E/45299 d.d. 08.11.2007, fa parte anche dell'elenco delle opere commissariate di cui all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri d.d. 05.09.2008.

In tale contesto il Commissario straordinario ha l'esigenza di ottenere l'autorizzazione paesaggistica relativamente all'area di sosta presso l'area di servizio di Fratta Sud in comune di Fossalta di Portogruaro (VE) che si trova a meno di 150 m di distanza dalla Roggia Lugugnana.

Con la presente quindi, e per le finalità appena rappresentate, si provvede a consegnare duplice copia della relazione paesaggistica unitamente ad alcuni elaborati di progetto significativi.

Si allega anche per maggiore completezza una copia informatica (file .pdf) dell'intero progetto.

Restando a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito (ing. Alberto Robba: 040-3189568; 348-0117787), si inviano i più distinti saluti.

SVL/PR/ar

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Enrico Razzini -



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

ELENCO ELABORATI STRALCIO:

PARTE GENERALE										
R	0	A	0	2	0	0	0	0	Relazione generale	-
R	0	A	0	3	0	0	0	0	Corografia	1:200
R	0	A	0	7	0	0	0	0	Relazione paesaggistica	-
VIABILITA'										
Planimetrie di inquadramento										
R	0	E	0	1	0	2	0	0	Aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud	1:2.0
Area di Servizio di Fratta Sud										
R	0	E	0	5	0	1	0	0	Planimetria tecnica	1:500
Sezioni trasversali										
R	0	E	0	5	0	3	1	0	da sez. 1 a sez. 5	1:200
R	0	E	0	5	0	3	2	0	da sez. 6 a sez. 10	1:200
R	0	E	0	5	0	3	3	0	da sez. 11 a sez. 12	1:200
R	0	E	0	5	0	4	0	0	Sezioni tipo	1:100
R	0	E	0	7	0	0	0	0	Particolari costruttivi	varie
SISTEMAZIONE IDRAULICA										
Sistema di raccolta delle acque di piattaforma										
R	0	M	0	1	0	4	0	0	Area di Servizio di Fratta Sud: planimetria	1:500
Sistema di trattamento delle acque di piattaforma										
R	0	M	0	2	0	4	0	0	Area di Servizio di Fratta Sud: planimetria e sezioni	1:500
R	0	M	0	3	0	0	0	0	Particolari costruttivi	scale
Sistema di raccolta e di depurazione delle acque nere										
R	0	M	0	4	0	2	0	0	Aree di Servizio di Fratta Nord e Fratta Sud:	1:200
R	0	M	0	4	0	3	0	0	Area di Servizio di Calstorta Nord: disposizione	1:200
R	0	M	0	5	0	0	0	0	Relazione tecnica	-
OPERE A VERDE										
R	0	P	0	1	0	0	0	0	Particolari sestì d'impianto	-



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. **COMMISSARIO**

21/01/2010 U/605

Trieste,



Spettabile

Soprintendenza per i Beni architettonici e
paesaggistici del Veneto Orientale
Santa Croce 770
Palazzo Cappello
30135 VENEZIA

alla c.a. arch. CEROCCHI

e p.c.

arch. Roberto CECCHI
*Componente integrativo al comitato Tecnico
Scientifico OPCM 3702/08 e s.m.i.*
c/o Ministero Beni e Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni architettonici,
storico artistici ed etnoantropologici
Via di San Michele, 22
00153 - ROMA

all.

Oggetto: Autostrada A4 – Piano per la sicurezza stradale
Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti
Progetto esecutivo (cod. commessa 21A072)
Domanda di autorizzazione paesaggistica

A seguito della presentazione della richiesta di autorizzazione paesaggistica formulata dallo scrivente per i lavori di cui all'oggetto (relativamente alla quale si allega copia della nota prot. Commissario 04/11/2009 U/4172), con la presente si precisa quanto di seguito:

- la S.p.A. Autovie Venete è Concessionaria dell'autostrada Venezia – Trieste (A4) con diramazioni Palmanova – Udine (A23) e Portogruaro – Conegliano (A28);
- l'intervento di "Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti" già rientrante tra le opere inserite nello Schema di Convenzione Unica d.d. 08.11.2007 tra la S.p.A. Autovie Venete e l'Ente concedente Anas S.p.A. e nell'atto aggiuntivo alla Convenzione appena citata d.d. 18.11.2009, a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio n° 5 dell'A4 nella tratta Quarto d'Altino - Trieste di cui al D.P.C.M. dd 11.07.2008, e della conseguente Ordinanza P.C.M. dd. 05.09.2008 n° 3702 (G.U. d.d. 11.09.2008, n. 213) e s.m.i. "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale del Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino – Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia", ricade anche tra le opere soggette alle competenze del Commissario Delegato;
- poiché il progetto di cui trattasi interessa aree soggette a vincolo paesaggistico limitatamente all'area di sosta da realizzarsi in prossimità dell'Area di servizio di Fratta sud in comune di Fossalta di Portogruaro (VE) in quanto si trova a meno di 150 m di distanza dalla Roggia Lugugnana, ai sensi di quanto previsto dall'art. 146 comma 2 del D. Lgs. n.42/04 recante "Codice



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

dei beni culturali e del paesaggio" e sulla base delle istruzioni contenute nel D.P.C.M. 12.12.2005 è stata redatta la relazione paesaggistica.;

- la documentazione progettuale pertinente è già stata trasmessa a codesta spett.le Soprintendenza unitamente alla nota sopra richiamata.

Tutto ciò premesso si informa che gli esiti della Vs. istruttoria e gli eventuali provvedimenti in merito sono finalizzati al supporto dell'attività dell'arch. Cecchi, che legge per conoscenza, quale membro del Comitato tecnico scientifico nominato con Decreto del Commissario Delegato n° 4 del 28.10.2008.

Si fa presente inoltre che il Comitato tecnico scientifico a supporto del Commissario provvederà all'istruttoria del progetto in oggetto in sostituzione delle attività istruttorie della Conferenza dei Servizi di cui all'art. 166 del D. Lgs. 163/06 e s.m.i.

OPE/SAL/PR/ar

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Enrico Razzini -



MINISTERO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI
E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI
VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

COMMISSARIO

28/06/2010 E/4386



Venezia, **21 GIU. 2010**

*Al Commissario Delegato per l'Emergenza della
Mobilità Riguardante la A4 (Tratto Venezia Trieste) e
Raccordo Villesse-Gorizia
Via Lazzaretto Vecchio n.26
34123 TRIESTE*

*e p.c. Arch Roberto Cecchi
Componente integrativo al comitato Tecnico
Scientifico OPCM 3702/08 e s.m.i.
c/o Ministero per i Beni e Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni Architettonici,
Storico Artistici ed Etnoantropologici
Via San Michele, 22
00153 - ROMA -*

*e p.c. Alla Regione Veneto – Giunta Regionale -
Direzione Commercio - Ufficio Carburanti
Via G. Pepe n.2
30172 Venezia-Mestre*

*e p.c. Alla Direzione Regionale per i
Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto
Palazzo Ca' Michiel Dalle Colonne
Calle del Duca – Cannaregio 4314
30131 VENEZIA*

Prot. n. 0014470 Cl. 34-06-00/14-10 Allegati n.

Risposta al foglio del 24.5.2010 N. 230179/59.06

OGGETTO: FOSSALTA DI PORTOGRUARO (VE) – CESSALTO (VE)

Art. 146 del D.Lgs. 42/2004 – Parere per autorizzazione paesaggistica.

Ditta: S.p.A. Autovie Venete – Concessionaria dell'Autostrada Venezia – Trieste (A4)

Lavori: Piano per la sicurezza stradale. Realizzazione aree di sosta per i mezzi pesanti. Progetto esecutivo relativo alle aree di sosta di **Fratta Nord e Fratta Sud** nel Comune di Fossalta di Portogruaro (VE), in prossimità della Roggia Lugugnana, e di **Calstorta Nord**, lungo l'autostrada A4 in comune di Cessalto.

Vincoli: art. 142, lett. c) del Decreto legislativo n.42 del 22.01.2004;

Visto l'art. 146, commi 5, 8, 9 del D.Lgs. 42/2004;

Visto l'art. 18 del D.P.R. n. 233/2007 come modificato dal D.P.R. n. 91/2009;

Visto il progetto di cui trattasi, in oggetto rubricato, pervenuto in data 11.11.2009 ed acquisito con prot. n.22325 e la nota di precisazione n. U/605 del 21.01.2010 del Commissario Delegato acquisita al protocollo in data 26.01.2010 al n.1687;

Considerato che l'area interessata è soggetta a tutela ope legis ai sensi dell'art. 142, lett.C del Decreto legislativo citato;

LC-LZ *lc*

Esaminata la documentazione relativa all'istanza di autorizzazione rubricata a margine e la relazione paesaggistica allegata, **si esprime parere favorevole** al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, a condizione che venga assicurata una piantumazione di filari di alberature tra i fossi perimetrali di invaso che delimitano le aree a parcheggio sia presso la Roggia Lugugnana a sud che presso le aree agricole a Nord.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Sabina Ferrari



Responsabile istruttoria
Arch. Luigi Cerocchi 
Geom. Luciano Zanibellato



S.p.A. Autovie Venete
*Concessionaria dell'Autostrada Venezia - Trieste con diramazioni
Palmanova - Udine e Portogruaro - Pordenone - Conegliano
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
Friulia S.p.A. Finanziaria Regionale Friuli - Venezia Giulia*
Sede Legale: via V. Locchi, 19 - 34123 Trieste - Tel. 040/3189111 Fax: 040/3189235
Centro Servizi di Palmanova - 33050 Bagnaria Arsa (UD) - Tel 0432/925111 Fax: 0432/925399
Capitale Sociale € 157.965.738,58 i.v. - R.E.A. Trieste 14195
Registro Imprese Trieste, P.I. e C.F. 00098290323 - C.C.P. 00283341

rif.:

SpA Autovie Venete

prot.:

22/08/2011 U/32042

all.:



Trieste,

Regione Veneto
Segreteria Regionale per le Infrastrutture
Direzione Urbanistica e Paesaggio
Calle Priuli
Cannaregio, 99
30121 Venezia (VE)
alla c.a. arch. Schileo

Spettabile
Soprintendenza per i Beni architettonici e
paesaggistici del Veneto Orientale
Santa Croce 770
Palazzo Cappello
30135 VENEZIA

Comune di Fossalta di Portogruaro
Piazza Risorgimento, 9
30025 Fossalta di Portogruaro (VE)

Comune di Teglio Veneto
via Roma, 9
30020 Teglio Veneto (VE)

e p.c.

Spett.le
Commissario Delegato per l'emergenza della
mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-
Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia
Via Lazzaretto Vecchio, 26
34123 Trieste

Oggetto: Autostrada A4 – Piano per la sicurezza stradale
Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti
Progetto esecutivo
Conferenza di Servizi per autorizzazione paesaggistica

Facendo seguito a quanto convenuto in sede di prima convocazione della Conferenza di Servizi per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si provvede a consegnare in allegato alla presente copia degli elaborati progettuali modificati in accoglimento delle richieste avanzate da codeste spett.li Amministrazioni.

I grafici riguardano l'Area di servizio di Fratta Sud, per la quale viene significativamente incrementato - a discapito della disponibilità di stalli - l'intervento di mascheramento a verde, con l'impiego, nei limiti delle disponibilità areali e coinvolgendo anche ulteriori superfici di proprietà della scrivente, di macchie arboreo-arbustive, con disposizione anche a filari.

Al fine di rendere più leggibile l'intervento specifico di cui all'oggetto anche sotto il profilo delle compensazioni/mitigazioni ambientali e paesaggistiche, ci permettiamo di allegare anche una planimetria di inquadramento del tratto in esame di A4, estratta dal Progetto Definitivo del Lotto di ampliamento a tre corsie dell'A4 compreso tra S. Donà di Piave ed Alvisopoli, dalla quale risulta evidente come l'insieme dei provvedimenti ambientali mitigativi/compensativi previsti ad opere ultimate - quali aree boscate, filari, macchie,



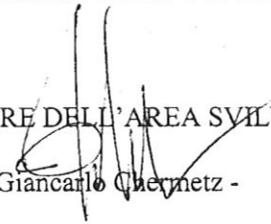
AUTOVIE VENETE

foglio n. 2

aree prative, sistemi di riduzione della pressione sonora, sistemi di contenimento dell'inquinamento degli acquiferi, ecc - sia stato progettato con la finalità di realizzare, tra gli altri, un sistema di protezione esteso degli ambienti antropizzati attraversati.

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti in merito (ing. Alberto Robba 040-3189568, 348-0117787), si coglie l'occasione per inviare i più distinti saluti.

IL DIRETTORE DELL'AREA SVILUPPO


- ing. Giancarlo Chermetz -

OPE/SVL/gc



Venezia, 21 SET. 2011

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
DEL VENETO

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI
E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI
VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

COMMISSARIO

21/09/2011 E/5030



A Commissario delegato per l'emergenza
della mobilità riguardante la A4 (tratto
Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia
Via Lazzaretto Vecchio 26
34123 TRIESTE
Alla c.a. del RUP Ing. Enrico Razzini
fax 040-3189545

Alla Regione Veneto

Segreteria Regionale per le Infrastrutture
Direzione Urbanistica e Paesaggio
Calle Priuli, 99 - Cannaregio,
Palazzo Linetti
30021 VENEZIA
alla c.a. Dell'arch. Fabris

e p.c.

Alla Direzione Regionale per i
Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto
Palazzo Ca' Michiel Dalle Colonne
Calle del Duca - Cannaregio 4314
30131 VENEZIA

Alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto

Via Aquileia, 7
35100 PADOVA

Prot. n. 26222 Cl. 34.19.02/1 Allegati n. 2 Risposta al foglio del 05/09/11 N. 410812

Rif. nostro prot. n. 24577 del 06-09-2011

OGGETTO:Autostrada A4 Venezia-Trieste. Piano per la sicurezza stradale. Realizzazione di aree di sosta di Fratta Sud e Fratta Nord per mezzi pesanti, - Comuni di **Fossalta di Portogruaro e Teglio Veneto** - Progetto esecutivo. Conferenza di Servizi per autorizzazione paesaggistica. Rilascio dell'autorizzazione per le opere da eseguirsi da parte di amministrazioni statali ai sensi dell'art.147 del D.Lgs.42/04 e della DGRV n.1321 del 26.05.2008. Legge 7 agosto 1990, n.241 art.14.

Convocazione Conferenza dei Servizi per il giorno 21.09.2011 ore 10.00 presso gli Uffici Regionali di Palazzo Linetti, Calle Priuli-Cannaregio, 99 Venezia.

(Responsabile dell'istruttoria ai sensi L.241/90: arch. Luigi Cerocchi)

Con riferimento alla convocazione della Conferenza dei Servizi inerente l'intervento in oggetto rubricato, inoltrata dalla Regione Veneto Direzione Urbanistica con nota prot. n.410812 qui pervenuta via fax in data 06.09.2011 protocollata in pari data al n. 24577, prevista per il giorno 21.09.2011 presso la sede indicata in oggetto, si comunica quanto segue:

VISTA la nota prot. n. 6062 del 07.09.2007 della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto che disciplina le modalità di partecipazione alle conferenze di servizi per interventi in ambito regionale, che riguardano le competenze di più Soprintendenze di settore;

VISTA la nota prot. n. 22307 del 22.12.2010 con la quale il Direttore Regionale del Veneto Arch. Ugo

LC-LZ

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
DEL VENETO

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO

Soragni ha delegato la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di VE, BL, PD e TV a rappresentarlo nella Conferenza dei Servizi in oggetto, in ordine alle funzioni di cui all'art. 17, comma 3, lettera n) del D.P.R. n. 233/2007 e s.m.i.;

VISTA le note prot. n.12829 del 09.09.2011 e n.10898 del 28.07.2011 della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto, delle quali si allega copia, e di quanto in esse stabilito;

Quanto sopra richiamato e premesso;

CONSIDERATA l'impossibilità del Soprintendente arch. Sabina Ferrari a partecipare alla seduta in oggetto;

CONSIDERATO che dall'esame della documentazione; - trasmessa con prot.n.U73837 del 15.07.2011 dal - Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia, acquisita al protocollo dell'Ufficio con n.21517 del 03.08.2011, nonché quella -della Soc. Autovie Venete Spa., di cui alla nota prot.U/32042 del 22.08.2011, acquisita al Prot.n.23074 del 23.08.2011, - l'intervento in oggetto ricade in area vincolata ai sensi dell'art. 142, lett. c) del D.lgs 42/2004;

VISTI gli atti precedenti, di cui al parere già espresso per il medesimo intervento dall'Amministrazione scrivente con nota n. 14470 del 21.06.2010 e n.866 del 11.01.2011, confermati in sede di Conferenza di Servizi del 03.08.2011;

SI ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

In riscontro all'istanza di cui all'oggetto, esaminati gli elaborati stralcio di progetto pervenuti, unitamente alla documentazione trasmessa dall'Ente proponente: Autovie Venete Spa. con nota prot. n.U/32042 del 22.08.2011, acquisita al protocollo dell'Ufficio in data 23.08.2011 n.23074, si prende atto delle modifiche introdotte alla proposta progettuale che recepisce sostanzialmente le richieste espresse nel corso dell'ultima Conferenza di Servizi del 03.08.2011, di incremento della macchia arbustivo-arborea a mitigazione delle aree di sosta di Fratta Sud e Fratta Nord.

Nel merito si esprime parere favorevole per l'incremento arbustivo arboreo proposto a mitigazione dell'ampliamento delle aree di sosta per mezzi pesanti, e, in particolare per quanto attiene alla fascia di mitigazione prevista per la Piazzola di Fratta Sud, nel settore Sud-Est, presso la rampa del cavalcavia, tra l'abitato e l'area agricola ai margini della Roggia Lugugnana, per la quale si auspica, assecondando le osservazioni del Comune di Fossalza, si possa provvedere ad un ulteriore incremento della fascia ecotonale. Inoltre, al fine di conservare le caratteristiche di interesse paesaggistico del sito, è necessario venga assicurata la continua buona manutenzione dell'impianto arboreo arbustivo di mitigazione delle aree di sosta, al fine di scongiurare il degrado di un contesto ambientale e paesaggistico che contribuisce a valorizzare l'area in questione.

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Sabina Ferrari

Incaricato istruttoria
geom. Luciano Zanibellato

LC-LZ

ALLEGATO 2

DOCUMENTAZIONE VALUTAZIONE DI INCIDENZA



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (FRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n.

COMMISSARIO

22/02/2010 U/1353

Trieste,

all.



Spettabile

Regione del Veneto

Direzione Pianificazione Territoriale Parchi

Palazzo Linetti, 99

30121 Venezia (VE)

alla c.a. dott. Graziano Martini Barzolai

Oggetto: Autostrada A4 – Piano per la sicurezza stradale
Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti
Progetto esecutivo (cod. commessa 21A072)
Valutazione di incidenza ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006

Con riferimento all'argomento in oggetto, premesso che:

- la S.p.A. Autovie Venete è Concessionaria dell'autostrada Venezia – Trieste (A4) con diramazioni Palmanova – Udine (A23) e Portogruaro – Conegliano (A28);
- l'intervento di "Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti" già rientrante tra le opere inserite nello Schema di Convenzione Unica d.d. 08.11.2007 tra la S.p.A. Autovie Venete e l'Ente concedente Anas S.p.A. e nell'atto aggiuntivo alla Convenzione appena citata d.d. 18.11.2009, a seguito della dichiarazione dello stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio n° 5 dell'A4 nella tratta Quarto d'Altino - Trieste di cui al D.P.C.M. d.d. 11.07.2008, e della conseguente Ordinanza P.C.M. d.d. 05.09.2008 n° 3702 (G.U. d.d. 11.09.2008, n. 213) e s.m.i. recante "Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale del Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino – Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia", ricade anche tra le opere soggette alle competenze del Commissario Delegato;
- per l'espletamento dei compiti di cui alla predetta Ordinanza il Commissario delegato si avvale del supporto tecnico, operativo e logistico della Concessionaria S.p.A. Autovie Venete;
- limitatamente alle aree di sosta da realizzare presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta sud il progetto ricade nell'area di influenza del S.I.C. IT3250044 del canale Lugugnana;

Tutto ciò premesso, con la presente si provvede a consegnare n. 2 copie in formato cartaceo e n. 1 copia su supporto informatico del documento per la valutazione di incidenza dell'intervento in oggetto redatto ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006 per la necessaria approvazione.

Resta comunque a disposizione per eventuali chiarimenti in merito la struttura tecnica della S.p.A. Autovie Venete (ing. Alberto Robba 040-3189568; 348-0117787).

Distinti saluti

RUP/SML/PR/ar

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Enrico Razzini -



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n.

Trieste,

COMMISSARIO
06/07/2010 U/4817



Spettabile
Regione del Veneto
Direzione Pianificazione Territoriale Parchi
Palazzo Linetti, 99
30121 Venezia (VE)

alla c.a. dott. Graziano Martini Barzolari

Oggetto: Autostrada A4 - Piano per la sicurezza stradale: Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti - Progetto esecutivo (cod. commessa 21A072).
Valutazione di incidenza ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006.

Con riferimento all'oggetto, si trasmette la relazione aggiornata sulla base delle considerazioni emerse durante l'incontro d.d. 23.03.2010 con i tecnici della S.p.A. Autovie Venete presso la Vs. sede di Venezia.

Anche in relazione alla nota di Ns. prot. 22/02/2010 U/1353, il documento allegato riporta sia gli impatti che gli effetti dell'intervento in oggetto sul SIC IT3250044 del Canale Lugugnana: il progetto in questione ricade, come si legge nelle conclusioni, tra quelli "per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000" (capitolo 3 punto B-VI della DGR 3173/06).

Le Vs. determinazioni o provvedimenti in merito, saranno trasmesse al Comitato tecnico scientifico, eventualmente integrato dal componente nominato dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, del cui supporto il Commissario delegato si avvale ai sensi dell'OPCM n. 3702/08 e s.m.i..

Nel ringraziare per la pronta disponibilità, s'informa che resta a disposizione per eventuali chiarimenti in merito la struttura tecnica della S.p.A. Autovie Venete (ing. Alberto Robba 040-3189568; 348-0117787).

Distinti saluti

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Enrico Razzini -

ALLEGATI: 2 copie cartacee dell'allegato A 09.00.0.0 (rev. 1)
1 copia su CD intero progetto

RUP/SYL/PR/ar



Data

2 AUG 2010

Protocollo N°

418018/57.10

Allegati N°

COMITATO DEL 08 AGOSTO 2010

Oggetto

RELAZIONE ISTRUTTORIA TECNICA 77/N.REG./2010

Autostrada A4 - Piano per la sicurezza stradale: Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti - Progetto esecutivo - (cod.commissa 21 A072)

Riferimento: Pratica n. 1089

Al Commissario Delegato per l'Emergenza della
Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste)
ed il raccordo Villesse - Gorizia
Via Lazzaretto Vecchio, n.26
34123 - TRIESTE

ESAMINATA la relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale redatta dalla dott.ssa Lorena SCHIBUOLA, trasmessa con nota n. COMMISSARIO 06/07/2010 U/4817 dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il raccordo Villesse - Gorizia e ricevuta dallo scrivente Servizio il 12 luglio 2010;

SI SEGNALE che le informazioni fornite non sono complete e sarà necessario ricercare chiarimenti presso fonti sicure prima che le conclusioni tracciate possano essere ragionevolmente e obiettivamente accolte

SI RICHIEDONO LE SEGUENTI INTEGRAZIONI E CHIARIMENTI

1. Sia rielaborata nuova dichiarazione, o relazione di screening, o valutazione appropriata di incidenza ambientale, come previsto e ai sensi della DGRV 3173 del 10.10.2006, in quanto la relazione esaminata risulta NON CONFORME a quanto previsto dalla suddetta delibera;
2. Sia prodotta cartografia in scala adeguata con particolare attenzione ai siti di intervento previsti dall'intervento in oggetto e la loro relativa distanza dagli habitat e habitat di specie presenti nel sito della Rete Natura 2000, nonché alle interazioni spaziali tra gli interventi

Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi

Palazzo Linetti - Calle Priuli, 99 - 30121 Venezia

Tel. 041/2792093-2091 - Fax 041/2792096

e-mail: pianterritoriale@regione.veneto.it



- previsti in progetto e gli habitat e habitat di specie presenti così come evidenziati nella cartografia ufficiale degli habitat approvata dalla Regione del Veneto;
3. nello studio sulla valutazione d'incidenza (vedi ad esempio pag.30) vengono utilizzati impropriamente i termini quale ad esempio: "mitigazione", a tal proposito si chiede di utilizzare la terminologia corretta nell'interezza del testo per non generare dubbi sulla valutazione stessa;
 4. siano chiarite le modalità di impianto, di manutenzione e le eventuali interferenze che la sistemazione a verde prevista dal progetto potrebbe generare sui siti della rete Natura 2000;
 5. Sia redatta dichiarazione di professionalità ai sensi dell'allegato A alla D.G.R.V. 3173/2006, infatti (...) *"Il possesso di effettive competenze in materia, sarà avvalorato sulla base di un'autodichiarazione redatta nelle forme previste dal D.P.R. 445/2000"* (...);
 6. Si ricorda che le firme sui documenti componenti la relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, inclusi eventuali allegati, devono essere apposte in originale e devono essere allegate le copie del documento di identità dei tecnici redattori dello studio;

La documentazione richiesta dovrà pervenire entro trenta giorni dalla data di ricevimento della presente.

Restando disponibili per eventuali chiarimenti, ringraziandoVi per quanto andrete a disporre si porgono distinti saluti.

IL DIRIGENTE REGIONALE
SERVIZIO RETI ECOLOGICHE E BIODIVERSITÀ
Dott. Graziano Martini Barzolai

Referente: Ufficio Valutazione di Incidenza
arch. Maria Vittoria Scano tel. 041.2792275

Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi
Palazzo Linetti - Calle Priuli, 99 - 30121 Venezia
Tel. 041/2792093-2091 Fax 041/2792096
e-mail: pianterritoriale@regione.veneto.it



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. **COMMISSARIO**
12/08/2010 U/5489

Trieste,



Spettabile
Regione del Veneto
Direzione Pianificazione Territoriale Parchi
Palazzo Linetti, 99
30121 Venezia (VE)

alla c.a. dott. Graziano Martini Barzolai

Oggetto: Autostrada A4 - Piano per la sicurezza stradale: Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti - Progetto esecutivo (cod. commessa 21A072).
Relazione per la Valutazione di incidenza ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006
(Vs. relazione tecnica istruttoria 77/N.REG./2010)

Con riferimento alla consegna della relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale dell'intervento in oggetto ai sensi della D.G.R.V. 3173/2006 d.d. 06/07/2010 (prot. COMMISSARIO U/4817) e alla Vs. richiesta di integrazioni d.d. 06/08/2010 prot. E/5414 (Vs. prot. 418018/57.10), con la presente si provvede a consegnare duplice copia della relazione aggiornata in revisione 2.

Confidando in una positiva conclusione della procedura, si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti in merito (ing. Alberto Robba 040-3189568; 348-0117787).

Distinti saluti

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

ing. Enrico Razzini

ALLEGATI: 2 copie cartacee dell'allegato A 09.00.0.0 (rev. 2)

RUP/SYL/ar

DICHIARAZIONE DI PROFESSIONALITA'
(resa ai sensi dell'art. 38 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445)

La sottoscritta, dott.sa LORENA SCHIBUOLA, nata a Ariano nel Polesine (RO) il 28-5-1955 e residente a TORINO in via Bava, 20 bis, CF.: SCHLRN55E68A400V, dichiara quanto appresso :

- Laureata nel 1980 in Scienze Agrarie presso l'Università di Torino
- Iscritta all'Albo degli Agronomi della provincia di Torino al n. 665
- Specializzazione in "La Valutazione di Impatto Ambientale" conseguita presso il Servizio Regionale Programmazione Attività Formative del Piemonte-1989.
- Master Europeo in Gestione Ambientale EAEME (1996-1997) in: - Strumenti e tecniche nei processi deci-sionali e Le competenze istituzionali nel settore ambientale ed il principio di sussidiarietà".
- Specializzazione in "Parchi, Giardini e Aree Verdi" presso l'Università degli Studi di Torino - 2001.
- Professore a contratto presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma Tre - Corso di "Ecologia applicata alle Infrastrutture Viarie". Anni 2004-2009

Attualmente svolge attività lavorativa presso la Società Batimat s.r.l (www.batimat.it). con sede a Torino in Via Buniva,11, ricoprendo il ruolo di Dirigente con Responsabilità dell'Area Ambiente

Nell'ambito della redazione della Relazione per la Valutazione di Incidenza, riferita al Progetto esecutivo "Piazzali di Fratta Nord e Fratta Sud", ha coordinato il gruppo di lavoro interdisciplinare di professionisti con esperienza specifica e documentabile in campo naturalistico ed ambientale, costruito da :

- Dott. Ivan Di Già – Faunista, svolgente attività di ricerca scientifica, monitoraggio della fauna ai fini conservazionistici e divulgativi, progettazione di habitat di interesse faunistico.
- Dott.sa Luisa Perona – Forestale, svolgente attività di monitoraggio della vegetazione e della flora (rilievi floristici e fitosociologici), studi di ecologia del paesaggio, progettazione ed analisi floristico-vegetazionali

dei quali si allega il relativo curriculum.

In fede

Torino 6 agosto 2010.

dott.sa Lorena Schibuola
Dott.
Lorena
SCHIBUOLA
n° 665





REGIONE DEL VENETO

giunta regionale
9^a legislatura

Struttura amministrativa competente:

Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi

			P	A
Presidente	Luca	Zaia	X	
Vicepresidente	Marino	Zorzato	X	
Assessori	Renato	Chisso	X	
	Roberto	Ciambetti	X	
	Luca	Coletto	X	
	Maurizio	Conte	X	
	Marialuisa	Coppola	X	
	Elena	Donazzan	X	
	Marino	Finozzi	X	
	Massimo	Giorgetti	X	
	Franco	Manzato	X	
	Remo	Sernagiotto	X	
Daniele	Stival	X		

Vicesegretario Franco Denti

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. **2277** del **28 SET. 2010**

OGGETTO: D.P.R. n. 357/97 e successive modificazioni, art. 5, D.P.R. n. 192 del 31.01.2006.
Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 740 del 14 marzo 2006.
Progetto esecutivo "Autostrada A4" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia. Approvazione studio di Valutazione di Incidenza (Screening).

NOTE PER LA TRASPARENZA:

Approvazione dello studio di Valutazione di Incidenza ex art. 5 del D.P.R. n. 357/97 riguardante il Progetto esecutivo "Autostrada A4" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia.

L'Assessore Renato Chisso riferisce quanto segue:

Gli interventi previsti dal progetto esecutivo denominato "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia interessano i siti: SIC IT3250044 - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore", ZPS IT3250012 - "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore";

L'esecuzione di ogni singolo intervento tenga conto delle considerazioni poste dal "Principio di precauzione", che in sostanza recita così: "in caso di rischio di danno grave o irreversibile, l'assenza di certezza scientifica assoluta non deve servire da pretesto per rinviare l'adozione di misure adeguate ed effettive, anche in rapporto ai costi, diretti a prevenire il degrado ambientale";

Dalla relazione si evince che il progetto in esame è inserito nel "Piano di sicurezza autostradale per la Autostrada A4" ed ha come obiettivo quello di realizzare due aree di sosta per i mezzi pesanti, intervento che si rende necessario in quanto, attualmente, la sosta dei mezzi pesanti avviene in ambito autostradale, specialmente nelle ore notturne, in maniera disordinata e casuale saturando tutti gli spazi delle aree di servizio e occupando anche quelli della sosta automobilistica (vedi pag. 7 dello studio sulla valutazione d'incidenza);

Il progetto prevede la realizzazione di due aree attrezzate, la prima identificata con il nome "sosta Fratta Nord" con una superficie complessiva di circa 5,5 ettari, utile ad ospitare 118 stalli dei quali 6 per la sosta del trasporto delle merci pericolose; la seconda identificata con il nome "sosta Fratta Sud" con una superficie complessiva di circa 2,3, utile per ospitare 54 stalli di cui 5 per la sosta del trasporto delle merci pericolose;

I tempi per la realizzazione delle opere previste in progetto sono di 12 mesi e le aree di intervento del progetto in esame risultano esterne, ma contermini, al perimetro del SIC IT3250044 - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore" e della ZPS IT3250012 - "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore";

Nella relazione si evidenzia che gli interventi non manifestano effetti significativi negativi rispetto a habitat o specie, anche prioritari, segnalati nelle schede dei formulari standard;

Si prescrive che durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti da parte di olii, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali;

La Giunta Regionale, con Deliberazione n. 740 del 14 marzo 2006, ha trattenuto in capo a sé la competenza all'approvazione dello studio per la Valutazione di Incidenza delle opere di competenza statale ed ha affidato al Segretario Regionale all'Ambiente e Territorio, in qualità di Autorità competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica europea Natura 2000, il compito di esprimere il parere sugli elaborati che costituiscono lo studio.

Ai fini dell'approvazione da parte della Giunta regionale dello studio per la Valutazione di Incidenza relativo all'intervento in argomento, l'Autorità Competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica europea Natura 2000, così come successivamente individuata con D.G.R. n. 1587 del 08.06.2010 acquisito il verbale di istruttoria tecnica del 30.08.2010, ha espresso in data 21.09.2010 parere favorevole in ordine al progetto citato. Alla luce di tale parere, che costituisce parte integrante del presente provvedimento, si ritiene di approvare, ai soli fini della tutela e dell'attuazione della rete ecologica europea Natura 2000 individuata nella Regione del Veneto, lo studio per la Valutazione di Incidenza, Selezione Preliminare (Screening), riguardanti il progetto denominato "Autostrada A4" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

- UDITO il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione, ai sensi dell'articolo 33, secondo comma, dello Statuto, il quale dà atto che la Struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale;
- VISTE le Direttive 2009/147/CEE e 92/43/CEE;
- VISTI i D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e 12.3.2003, n. 120;
- VISTE le D.G.R. 31 gennaio 2006, n. 192 e 14 marzo 2006, n. 740;
- VISTA la D.G.R. 10 ottobre 2006, n. 3173;
- VISTA la nota prot. n. U/5489 del 12/08/2010 del Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia (prot. reg. n. 441546 del 16/08/2010);
- VISTO il parere dell'Autorità Competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica europea Natura 2000, così come successivamente individuata con D.G.R. n. 1587 del 08.06.2010 espresso in data 21.09.2010;

DELIBERA

- 1) di approvare lo studio di Valutazione di Incidenza, Selezione Preliminare (Screening), relativo al progetto denominato "Autostrada A4" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia secondo quanto espresso nell'allegato parere (**Allegato A**) dell'Autorità

Competente per l'attuazione nel Veneto della rete ecologica europea Natura 2000, espresso in data 21.09.2010, che costituisce parte integrante del presente provvedimento;

- 2) di trasmettere il presente provvedimento al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed al Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il raccordo Villesse - Gorizia;
- 3) di disporre la pubblicazione del presente provvedimento nel B.U.R. in base al disposto della L.R. 8.5.1989, n. 14, art. 2;
- 4) di prendere atto che il presente provvedimento costituisce adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea.

Sottoposto a votazione, il provvedimento è approvato con voti unanimi e palesi.

Il Segretario
IL VICE SEGRETARIO
Dott. Franco Denti



Il Presidente
Dott. Luca Zaia

VISTO: se ne propone l'adozione, attestandone la conformità agli atti, la regolare istruttoria e la compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale.

VISTO: È REGOLARE
IL SEGRETARIO REGIONALE
PER LE INFRASTRUTTURE
Dr. Ing. Silvano VERNIZZI

IL DIRIGENTE
DIREZIONE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PARCHI
Arch. Tommaso Toffano

Autorità competente per l'attuazione nel Veneto
della Rete Ecologica Europea Natura 2000
Arch. Vincenzo FABRIS



PARERE RELATIVO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA
Direttiva 92/43/CEE, art.6, D.P.R. 08/09/1997 n. 357, art.5.

Oggetto: D.P.R. n. 357/97 e successive modificazioni, articolo 5.
D.G.R. n. 192 del 31.01.2006 e D.G.R. n. 740 del 14.03.2006.

Parere sullo studio per la Valutazione di Incidenza, Selezione Preliminare (Screening), relativo al progetto esecutivo "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia. Richiedente: Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

**L'AUTORITA' COMPETENTE PER L'ATTUAZIONE NEL VENETO
DELLA RETE ECOLOGICA EUROPEA NATURA 2000**

- VISTO** l'articolo 5 del D.P.R. 357/97 che prevede che per ogni piano od intervento che possa avere incidenze significative sui siti di rete Natura 2000 il proponente predisponga uno studio di valutazione di incidenza ambientale;
- VISTO** il comma 5 del sopra citato articolo il quale affida alla Regione la competenza a definire le modalità di presentazione dei relativi studi e ad individuare le autorità competenti alla verifica degli stessi;
- VISTA** la deliberazione di G.R. n. 192 del 31.01.2006, modificata con D.G.R. n° 740 del 14.03.2006, la quale prevede che la Giunta Regionale provveda all'approvazione dello studio per la valutazione di incidenza nel caso di piani, interventi od opere di competenza statale e nei casi di contenzioso, previa acquisizione del parere dell'Autorità competente per l'attuazione nel Veneto della Rete Ecologica Europea Natura 2000;
- VISTA** la deliberazione di G.R. n. 3173 del 10.10.2006 che contiene gli indirizzi metodologici per la valutazione di incidenza;
- VISTA** la deliberazione di G.R. n. 1587 del 08.06.2010 relativo all'Affidamento temporaneo di incarichi specifici già conferiti al Segretario regionale pro tempore all'Ambiente e al Territorio, fino alla nomina dei nuovi Segretari regionali;
- ESAMINATO** lo studio di Selezione Preliminare (Screening) per la Valutazione di Incidenza, relativo al progetto esecutivo "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia, redatta dalla dott.ssa Lorena SCHIBUOLA, trasmessa con nota Commissario 06/07/2010 U/4817 e le successive integrazioni pervenute con nota Commissario 12/08/2010 U/5489 dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i. e ricevuta dallo scrivente Servizio il 30 agosto 2010.
- VISTO** il verbale di istruttoria tecnica del 30 agosto 2010 sullo studio di Selezione Preliminare (Screening) per la Valutazione di Incidenza relativo al progetto in



argomento, redatto dal dott. Graziano Martini Barzolari, Dirigente del Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità, dall'arch. Maria Cristina Molon e dal dott. Matteo Turlon ed il visto del Dirigente Pianificazione Territoriale e Parchi arch. Romeo Toffano;

RITENUTO di concordare con gli esiti del sopracitato verbale di istruttoria tecnica, che si allega al presente parere e ne costituisce parte integrante, ai soli fini della tutela e dell'attuazione della rete ecologica europea Natura 2000 individuata nella Regione del Veneto;

ESPRIME

Parere favorevole sullo studio per la Valutazione di Incidenza, Selezione Preliminare (Screening), relativo al progetto indicato in oggetto, facendo proprie le valutazioni e le conclusioni contenute nella relazione istruttoria tecnica del 30 agosto 2010, che si allega al presente atto.

AUTORITÀ COMPETENTE PER L'ATTUAZIONE NEL VENETO
DELLA RETE ECOLOGICA EUROPEA NATURA 2000
arch. Vincenzo FABRIS

Venezia, 21 settembre 2010



REGIONE DEL VENETO

DIREZIONE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PARCHI

VENEZIA

VERBALE di Istruttoria Tecnica relativa alla Valutazione di Incidenza - Selezione Preliminare (Screening) riguardante il progetto esecutivo denominato "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia.

Richiedente: Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Codice e denominazione SITO NATURA 2000: SIC IT3250044 - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore", ZPS IT3250012 - "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore"

I sottoscritti:

- VISTA la D.G.R. n. 1151 del 23.03.2010 ad oggetto "Affidamento incarico di consulenza per l'assistenza nell'esame e valutazione dello studio di incidenza ex art. 5 D.P.R. 357/1997, relativo a piani, progetti ed interventi".
- VISTO ED ESAMINATO lo studio di Selezione Preliminare (Screening) per la Valutazione di Incidenza predisposto redatta dal tecnico dott.ssa Lorena SCHIBUOLA, trasmessa con nota Commissario 06/07/2010 U/4817 e le successive integrazioni pervenute con nota Commissario 12/08/2010 U/5489 dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i. e ricevuta dallo scrivente Servizio il 30 agosto 2010.
- VISTA la Direttiva 2009/147/CE "Uccelli", concernente la "conservazione degli uccelli selvatici";
- VISTA la Direttiva 92/43/CEE "Habitat", relativa alla "conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- VISTO il D.P.R. n°357/97, modificato con DPR 120/03, recante il regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE;
- VISTO il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 03.04.2000 nel quale vengono elencati i siti di importanza comunitaria e le zone di protezione speciale;
- VISTA la nota n°. 12.145 del 24.07.2000 del Dirigente del Servizio Conservazione della Natura - Ministero dell'Ambiente;
- VISTA la D.G.R. n° 1662 del 22.06.2001 avente per oggetto: "Direttiva 92/43/CEE, Direttiva 79/409/CEE, D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357, D.M. 3.4.2000. Atti di indirizzo";
- VISTA la D.G.R. 1522 del 07.06.2002 avente per oggetto: "D.G.R. n. 1130 del 6.5.2002 ad oggetto "Direttiva 92/43/CEE e 79/409/CEE. Rete ecologica Natura 2000. Revisione Siti di Importanza Comunitaria relativi alla regione biogeografica alpina". Modifica allegati B e D in adeguamento ad ulteriori osservazioni tecniche formulate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio";
- VISTA la D.G.R. n° 448 del 21.02.2003 avente per oggetto : "Rete ecologica Natura 2000 - Revisione Siti di importanza comunitaria (S.I.C.) relativi alla regione Biogeografica Continentale - Ridefinizione cartografica dei S.I.C. della Regione Veneto in seguito all'acquisizione delle perimetrazioni su Carta Tecnica Regionale alla scala 1:10.000";
- VISTA la D.G.R. n° 449 del 21.02.2003 avente per oggetto: "Rete ecologica Natura 2000 - Revisione delle zone di protezione speciali (Z.P.S.)";
- VISTA la D.G.R. n°2673 del 06.08.2004 avente per oggetto: "Direttiva 79/409/CEE; Direttiva 92/43/CEE; D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357. Ricognizione e revisione dei Siti di Importanza Comunitaria e delle Zone di Protezione Speciale con riferimento alla tutela di specie faunistiche segnalate dalla Commissione Europea";



- VISTA la D.P.G.R. n°241 del 18.05.2005 ad oggetto: "Zone di Protezione Speciale (ZPS), Siti di Importanza Comunitaria (SIC). Provvedimento in esecuzione sentenza Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 20 marzo 2003, causa C-378/01. Ricognizione e revisione dati effettuata nell'ambito del progetto di cui alla DGR n. 4360 del 30.12.2003", ratificato con D.G.R. n.1262 del 7 giugno 2005;
- VISTA la D.G.R. n°192 del 31.01.2006 con la quale la Regione del Veneto ridefinisce le competenze per quanto concerne l'approvazione delle Relazioni di Valutazione d'Incidenza Ambientale in casi di opere di competenza statale e in casi di contenzioso;
- VISTA la D.G.R. n°740 del 14.03.2006 ad oggetto: "Rete Ecologica Natura 2000. Modifiche ed integrazioni alla D.G.R. 31.01.2006 n°192;
- VISTA la D.G.R. n° 1180 del 18.04.2006 ad oggetto "Rete ecologica europea Natura 2000. Aggiornamento banca dati";
- VISTA la D.G.R. n°2371 del 27.07.2006 ad oggetto: "Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE. D.P.R. 08.09.1997 n°357.approvazione del documento relativo alle misure di conservazione per le zone di protezione speciale a'sensi delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE e del D.P.R. n°357/97";
- VISTA la D.G.R. n°3173 del 10.10.2006 ad oggetto: "nuove disposizioni relative all'attuazione della Direttiva Comunitaria 92/43/CEE e D.P.R. 357/197. Guida metodologica per la Valutazione d'Incidenza. Procedure e modalità operative";
- VISTO il Decreto del Ministro per l'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 184 del 17.10.2007 ad oggetto: "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)";
- VISTA la D.G.R. n°4059 del 11.12.07 ad oggetto: "Rete ecologica europea Natura 2000. Istituzione di nuove Zone di Protezione Speciale, individuazione di nuovi Siti di Importanza Comunitaria e modifiche ai siti esistenti in ottemperanza degli obblighi derivanti dall'applicazione delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE. Aggiornamento banca dati.
- ESAMINATA la relazione per la Valutazione d'Incidenza Selezione Preliminare (Screening) redatta dal tecnico dott.ssa Lorena SCHIBUOLA, trasmessa con nota Commissario 06/07/2010 U/4817 e le successive integrazioni pervenute con nota Commissario 12/08/2010 U/5489 dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia - Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n.3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i. e ricevuta dallo scrivente Servizio il 30 agosto 2010.
- VERIFICATO che gli interventi previsti dal progetto esecutivo denominato "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia interessano i siti: SIC IT3250044 - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore", ZPS IT3250012 - "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore";
- CONSIDERATO che l'esecuzione di ogni singolo intervento tenga conto delle considerazioni poste dal "Principio di precauzione", che in sostanza recita così: "in caso di rischio di danno grave o irreversibile, l'assenza di certezza scientifica assoluta non deve servire da pretesto per rinviare l'adozione di misure adeguate ed effettive, anche in rapporto ai costi, diretti a prevenire il degrado ambientale";
- CONSTATATO che dalla relazione si evince che il progetto in esame è inserito nel "Piano di sicurezza autostradale per la Autostrada A4";
- CONSTATATO che dalla relazione si evince che il progetto in esame ha come obiettivo quello di realizzare due aree di sosta per i mezzi pesanti, intervento che si rende necessario in quanto attualmente la sosta dei mezzi pesanti avviene in ambito autostradale, specialmente nelle ore notturne, in maniera disordinata e casuale saturando tutti gli spazi delle aree di servizio e occupando anche quelli della sosta automobilistica (vedi pag. 7 dello studio sulla valutazione d'incidenza);



CONSTATATO che il progetto prevede la realizzazione di due aree attrezzate, la prima identificata con il nome "sosta Fratta Nord" con una superficie complessiva di circa 5.5 ettari, utile ad ospitare 118 stalli dei quali 6 per la sosta del trasporto delle merci pericolose; la seconda identificata con il nome "sosta Fratta Sud" con una superficie complessiva di circa 2,3, utile per ospitare 54 stalli di cui 5 per la sosta del trasporto delle merci pericolose;

CONSTATATO che dalla relazione si evince che i tempi per la realizzazione delle opere previste in progetto sono di 12 mesi;

CONSTATATO che dalla relazione si evince che le aree di intervento del progetto in esame risultano esterne, ma contermini, al perimetro del SIC IT3250044 - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore" e della ZPS IT3250012 - "Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - cave di Cinto Caomaggiore";

CONSTATATO altresì che nella relazione si evidenzia che gli interventi non manifestano effetti significativi negativi rispetto a habitat o specie, anche prioritari, segnalati nelle schede dei formulari standard;

PRESO ATTO di quanto dichiarato nello studio di Selezione Preliminare (Screening) per la Valutazione di Incidenza;

PER TUTTO QUANTO SOPRA si segnala che le informazioni fornite, per il progetto in esame, possono essere ritenute complete, non ci sono significative lacune e le conclusioni tracciate possono essere ragionevolmente e obiettivamente accolte.

RITENUTO comunque di prescrivere che:

1. Durante i lavori siano messe in atto tutte le misure che possono evitare gli inquinamenti da parte di olii, carburanti e sostanze tossiche in genere e tutte le precauzioni che possano, comunque, ridurre gli effetti di eventuali versamenti accidentali;

PERTANTO

PRENDONO ATTO

della dichiarazione del tecnico redattore dello studio di Selezione Preliminare (Screening) per la Valutazione di Incidenza dott.ssa Lorena SCHIBUOLA nel quale afferma che "Con ragionevole certezza scientifica, si può escludere il verificarsi di effetti negativi sui siti delle rete Natura 2000 IT "Fiumi Reghena e Lemene-Canale Taglio e rogge limitrofe-cave di Cinto Caomaggiore", nello specifico nei confronti della Roggia Lugugnana, che entra a far parte del sistema delle rogge del SIC"

PROPONGONO

parere favorevole in merito alla Valutazione di Incidenza - Selezione Preliminare (Screening) riguardante il progetto esecutivo denominato "AUTOSTRADA A4 - Piano per la sicurezza autostradale realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti" nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro in Provincia di Venezia.

I tecnici incaricati: Dott. Graziano Martini Barzolai

Arch. Maria Cristina Molon

Dott. Matteo Turlon

VISTO: IL DIRIGENTE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PARCHI

Arch. Romeo Toffano

Venezia, 30 agosto 2010

ALLEGATO 3

DOCUMENTAZIONE NULLA OSTA IDRAULICO



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n.

COMMISSARIO

24/07/2009 U/2401 / 2/3

Trieste,



Spettabile

Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza
e Tagliamento
via Venezia 27
30026 Portogruaro (VE)

all. n. 2 copie stralcio di progetto

Oggetto:

Autostrada A4

Piano per la sicurezza autostradale - Realizzazione di aree di sosta per i mezzi pesanti

Progetto esecutivo

Richiesta nulla-osta idraulico e autorizzazione allo scarico

La S.p.A. Autovie Venete nell'ambito del Piano per la Sicurezza Autostradale ha da poco completato il progetto esecutivo per la realizzazione di 5 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Gonars Nord, Gonars Sud, Fratta Nord, Fratta Sud e Calstorta Nord lungo l'autostrada A4.

Il progetto, che rientra tra le opere di cui allo Schema di Convenzione Unica con l'ANAS prot. E/45299 d.d. 08.11.2007, fa parte anche dell'elenco delle opere commissariate di cui all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri d.d. 05.09.2008.

In tale contesto la Concessionaria autostradale ha la necessità di ottenere il nulla-osta idraulico relativamente alle opere di smaltimento delle acque di piattaforma e la conseguente autorizzazione allo scarico delle acque provenienti dagli impianti di depurazione nei canali ricettori di Vs. competenza.

Pertanto, facendo seguito all'incontro presso la vs. sede d.d. 27.10.2008 ed alla corrispondenza intercorsa (ns. richiesta dati d.d. 30.10.2008 prot. U/44705, vs. risposta d.d. 24.12.2008 prot. 8024/0.2 - prot. S.A.A.V. 31.12.2008 E/53789), con la presente si provvede ad inviare una duplice copia dello stralcio di progetto utile al rilascio delle autorizzazioni di cui sopra (di cui una da restituire vidimata ad istruttoria conclusa).

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti (ing. Alberto Robba 040-3189568 / 348-0117787; ing. Valentina Cancian 040-3189587), si inviano i più cordiali saluti.

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

- ing. Enrico Razzini -

SVL/PR/ar



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

ELENCO ELABORATI STRALCIO:

Rev.	T	Allegato					Sub Allegato	DESCRIZIONE	Scala
							PARTE GENERALE		
R 0	A	0	1	0	0	0	Elenco elaborati	-	
R 0	A	0	2	0	0	0	Relazione generale	-	
R 0	A	0	3	0	0	0	Corografia	1:200.000	
							VIABILITÀ		
							Planimetrie di inquadramento		
R 0	E	0	1	0	2	0	Aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud	1:2.000	
							Area di Servizio di Fratta Nord		
R 0	E	0	4	0	1	0	Planimetria tecnica	1:500	
R 0	E	0	4	0	5	0	Sezioni tipo	1:100	
							Area di Servizio di Fratta Sud		
R 0	E	0	5	0	1	0	Planimetria tecnica	1:500	
R 0	E	0	5	0	4	0	Sezioni tipo	1:100	
							OPERE EDILI E FABBRICATI		
R 0	I	0	7	0	0	0	Tombini scatolari e circolari	varie	
							SISTEMAZIONE IDRAULICA		
							Sistema di raccolta delle acque di piattaforma		
R 0	M	0	1	0	1	0	Area di Servizio di Gonars Nord: planimetria	1:500	
R 0	M	0	1	0	2	0	Area di Servizio di Gonars Sud: planimetria	1:500	
R 0	M	0	1	0	3	0	Area di Servizio di Fratta Nord: planimetria	1:500	
R 0	M	0	1	0	4	0	Area di Servizio di Fratta Sud: planimetria	1:500	
R 0	M	0	1	0	5	0	Area di Servizio di Calstorta Nord: planimetria	1:500	
							Sistema di trattamento delle acque di piattaforma		
R 0	M	0	2	0	1	0	Area di Servizio di Gonars Nord: planimetria e sezioni	1:500 / 1:50	
R 0	M	0	2	0	2	0	Area di Servizio di Gonars Sud: planimetria e sezioni	1:500 / 1:50	
R 0	M	0	2	0	3	0	Area di Servizio di Fratta Nord: planimetria e sezioni	1:500 / 1:50	
R 0	M	0	2	0	4	0	Area di Servizio di Fratta Sud: planimetria e sezioni	1:500 / 1:50	
R 0	M	0	2	0	5	0	Area di Servizio di Calstorta Nord: planimetria e sezioni	1:500 / 1:50	
R 0	M	0	3	0	0	0	Particolari costruttivi	scale varie	
							Sistema di raccolta e di depurazione delle acque nere		
R 0	M	0	4	0	1	0	Aree di Servizio di Gonars Nord e Gonars Sud: disposizione planimetrica	1:200, 1:1000	



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

R	0	M	0	4	0	2	0	0	Aree di Servizio di Fratta Nord e Fratta Sud: disposizione planimetrica	1:200, 1:1000
R	0	M	0	4	0	3	0	0	Area di Servizio di Calstorta Nord: disposizione planimetrica	1:200, 1:500
R	0	M	0	4	0	4	0	0	Schema fognario dell'edificio tipo: pianta e sezione	1:50
R	0	M	0	4	0	5	0	0	Impianto di depurazione: particolari	1:50
R	0	M	0	5	0	0	0	0	Relazione tecnica	-

Prot. N. 6580 / 0.2
Risposta al foglio N. U/2401 (vs.rif.)
In data 24/07/2009
(ns.rif. prot. n. 4821 del 30/07/2009)

Portogruaro, li - **5 NOV. 2009**

Spa Autovie Venete
10/11/2009 E/43886



Spett.
AUTOVIE VENETE s.p.a.
Via V. Locchi, 19
34123 Trieste (TS)

Oggetto: **Piano per la sicurezza autostradale – Realizzazione di aree di sosta per mezzi pesanti presso le aree di servizio Fratta Nord e Fratta Sud.**
Parere tecnico.

In riferimento alla Vostra richiesta del 24 luglio 2009, esaminato quanto allegato all'istanza;

visto il precedente parere espresso dal Consorzio con nota n. 8024 del 24/12/2008 e quanto emerso negli incontri avvenuti presso la sede del Consorzio.

Inoltre, considerato:

che per l'intervento di ampliamento dell'area di sosta Fratta Nord, a fronte di una superficie territoriale da trasformare di circa 5,5 ha, il progetto prevede la realizzazione di volumi in condotta e in invasi superficiali per complessivi 3520 m³ a servizio dell'area, pari ad un valore di volume specifico di circa **640 m³/ha**;

che a nord del nuovo parcheggio è prevista la realizzazione di un'area di mitigazione ambientale a verde, parzialmente boscata, di estensione pari a 4,9 ha, delimitata a nord da un fossato recettore delle acque provenienti dai terreni limitrofi;

che per l'intervento presso l'area di sosta Fratta Sud, a fronte di una superficie territoriale da trasformare di circa 2,3 ha, il progetto prevede la realizzazione di volumi in condotta e in invasi superficiali per complessivi 1520 m³ a servizio dell'area, pari ad un valore di volume specifico di circa **660 m³/ha**;

che è prevista una rete di raccolta delle acque nere separata da quella delle acque meteoriche;

che è previsto un sistema di trattamento in continuo delle acque di piattaforma e che queste vengono recapitate nei canali recettori, previo sollevamento attraverso, apposita pompa al fine di regolare la portata in uscita attorno ad un valore pari a 10 l/s/ha;

che sono state previste delle tubazioni di scarico con funzione di "troppo-pieno", a monte del sistema di trattamento e sollevamento;

che all'interno delle aree a parcheggio sono previste delle zone per il ricovero di mezzi danneggiati, dotate di apposito e separato sistema di raccolta e trattamento delle acque;

visto e considerato quanto sopra esposto, con la presente il Consorzio comunica che l'impianto di captazione e smaltimento delle acque meteoriche posto a servizio delle aree in oggetto, è adeguato rispetto alle indicazioni fornite nell'ambito di interventi di trasformazione urbanistica del territorio di bonifica.

Fermo restando quanto sopra indicato, si forniscono alcune indicazioni di dettaglio da rispettare per una efficiente organizzazione della rete di scolo delle opere previste:

1. nei periodi di magra dovrà essere assicurata una adeguata circolazione delle acque nei bacini di laminazione, al fine di evitare il ristagno delle acque provenienti dalla piattaforma;
2. le condotte e gli invasi superficiali dovranno essere mantenuti in perfetta efficienza, provvedendo ad una loro periodica pulizia e manutenzione;
3. al fine di evitare accidentali versamenti nella rete idraulica superficiale, i pozzetti di campionamento a valle degli impianti di trattamento delle acque dovranno essere dotati di un manufatto idraulico idoneo a consentire eventuali attività di regolazione;
4. per quanto concerne lo scarico delle acque dal parcheggio dell'area di sosta Fratta Nord, in attesa della realizzazione del canale parallelo all'autostrada, al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, in caso di necessità, la Ditta dovrà provvedere ad effettuare un intervento di pulizia e approfondimento del fossato denominato "Braidà" fino al canale consorziale recettore;
5. per quanto concerne le aree di mitigazione ambientale si richiede sia rivista l'ipotesi di uso di tale superficie quale luogo per il riporto del materiale in esubero derivante dagli interventi in progetto, con conseguente rialzo del piano campagna di circa 30-40 cm. Si richiede invece che le quote del terreno di tale area rimangano quantomeno invariate o conformate in modo tale da costituire un ulteriore invaso a servizio anche delle zone limitrofe, come richiamato nel precedente parere espresso dal Consorzio.

Per quanto concerne la realizzazione dello scarico nel canale consorziale Lugugnana il Consorzio procederà d'ufficio al rilascio del relativo atto di concessione, ai sensi dell'art. 132 e succ. del Regolamento per la Conservazione delle Opere di Bonifica, R.D. n. 368 del 8 maggio 1904.

La presente è rilasciata per i soli fini idraulici, nei limiti delle competenze del Consorzio di Bonifica, senza pregiudizio di eventuali diritti di terzi, siano essi privati o enti pubblici.

Per ogni ulteriore informazione è possibile rivolgersi al personale dell'Ufficio Tecnico - Settore Gestione Opere a Rete e Agrario nei giorni di apertura al pubblico (martedì e giovedì dalle ore 8.30 alle ore 12.00).

Distinti saluti.

IL DIRETTORE
(Dott. Ing. Sergio Grego)



GP/MC/mca - 239/U08 (II)