



A P.A.

*[Handwritten signature]*

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 2379 del 05/05/2017

*[Handwritten mark]*

*[Vertical handwritten notes and signatures]*

<b>Progetto:</b>	<b>Verifica di Assoggettabilità VIA</b> Autostrada A4, tratto Venezia - Trieste, piano per la sicurezza autostradale, adeguamento piste di immissione in autostrada - I lotto funzionale. Ordinanza P.C.M. n. 3702, del 05/09/2008 e ss.mm.ii. <b>IDVIP:3478</b>
<b>Proponente:</b>	Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4

*[Large handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

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

**VISTA** l'istanza per l'avvio delle procedure di verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i., presentata dal Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'Autostrada A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il Raccordo Villesse-Gorizia (Proponente) con nota prot.n.4458 del 26/10/2016 relativa al Progetto Definitivo "*Piano per la sicurezza autostradale - Adeguamento piste di immissione in autostrada - I lotto funzionale*", che interessa i Comuni Ronchi dei Legionari e Fogliano Redipuglia (GO); l'istanza è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) al prot. DVA/26351 del 28/10/2016

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

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*" ed in particolare l'art. 9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

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

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

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

**VISTO** il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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

**VISTO** il Decreto P.C.M. dd. 11.07.2008 di dichiarazione dello "stato di emergenza" dell'A4;

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

**VISTA** la nota prot.n.DVA/26609 del 03/11/2016 acquisita dalla Commissione Tecnica per le Valutazioni di Impatto Ambientali (CTVA) con prot.n.CTVA/3759 in data 08/11/2016 con la quale la DVA comunica l'esito positivo delle verifiche preliminari di competenza di merito alla procedibilità dell'istanza di verifica di assoggettabilità in questione;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'avviso relativo all'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito della documentazione tecnica, ai fini della consultazione da parte del pubblico e della presentazione

di eventuali osservazioni è stata effettuata in data 02/11/2016 sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.;

**PRESO ATTO** che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono state pubblicate, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D.Lgs.n.152/2006, oltre alla documentazione presentata dalla Società RFI S.p.A., anche le osservazioni espresse ai sensi dell'art.20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.;

**VISTA e CONSIDERATA** la seguente documentazione tecnica:

- Elaborati del progetto definitivo e dello studio preliminare ambientale trasmessi con l'istanza prot.n.4458 del 26/10/2016;
- Considerazioni e precisazioni in merito all'elaborato di progetto A.12.00.0.0 "Piano di gestione terre e rocce da scavo" trasmessi con nota del Commissario prot.n.151 del 13/01/2017 acquisita con prot.n.CTVA/80 del 13/01/2017;

**VISTO** il parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia espresso con la D.G.R. n.127 del 27/01/2017; tale parere è stato trasmesso dalla Regione con nota prot.n.4122 del 02/02/2017 acquisita con prot.n.CTVA/301 del 02/02/2017;

**CONSIDERATO** che con tale Delibera la Regione ritiene che il progetto definitivo del I° lotto funzionale del "Piano per la sicurezza autostradale - Adeguamento piste di immissione in autostrada", in Comune di Fogliano Redipuglia e Ronchi dei Legionari possa non essere assoggettato a procedura di Valutazione di impatto ambientale di cui al D.Lgs. 152/2006 con le seguenti prescrizioni:

**Prescrizione n. 1**

Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Atmosfera
Oggetto della prescrizione	A fronte dell'avvicinamento dell'infrastruttura ai recettori RL 665 e RL 877, tenendo conto della dichiarata fluidificazione del traffico, il proponente dovrà verificare, attraverso opportuna modellistica da concordare con ARPA FVG, il rispetto dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D. Lgs. 155/10.
Termine avvio	Verifica
Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	-

**Prescrizione n. 2**

Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico
Oggetto della prescrizione	Al fine di mitigare l'impatto a carico della matrice idrica, tutta le rete di collettamento delle acque meteoriche afferenti ai tratti stradali interessati dal progetto dovrà essere dotata di canalette di raccolta completamente impermeabili, al termine delle quali prevedere un impianto di trattamento quale dissabbiatore e disoleatore, a valle del quale prevedere specifico pozzetto d'ispezione per il campionamento. Dovranno essere previsti, da subito, appositi spazi qualora il monitoraggio di cui alla prescrizione 8 indicasse la necessità di un eventuale trattamento integrativo. La rete idrica di collettamento delle acque meteoriche dovrà fungere, altresì, da invaso qualora si verificassero sversamenti di sostanze pericolose sul manto stradale e il Proponente dovrà prevedere opportuno protocollo attuativo da porre

<b>Prescrizione n. 2</b>		
		<i>in atto per il prelievo e lo smaltimento di dette sostanze secondo le vigenti norme di settore.</i>
<i>Termine avvio</i>	<i>Verifica</i>	
<i>Ottemperanza</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ente vigilante</i>		<i>Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia</i>
<i>Enti coinvolti</i>		<i>-</i>

<b>Prescrizione n. 3</b>		
<i>Macrofase</i>		<i>Ante operam</i>
<i>Fase</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ambito di applicazione</i>		<i>Ambiente idrico</i>
<i>Oggetto della prescrizione</i>		<i>Riguardo la captazione delle acque meteoriche afferenti all' "Asse A", al fine di mitigare l'impatto a carico della matrice idrica, dovrà essere verificata la fattibilità tecnico - economica di far confluire le acque verso il futuro casello, raccordandosi con la rete di scolo delle acque meteoriche afferenti all' "Asse H" e al Piazzale.</i>
<i>Termine avvio</i>	<i>Verifica</i>	
<i>Ottemperanza</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ente vigilante</i>		<i>Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia</i>
<i>Enti coinvolti</i>		<i>-</i>

<b>Prescrizione n. 4</b>		
<i>Macrofase</i>		<i>Ante operam</i>
<i>Fase</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ambito di applicazione</i>		<i>Ambiente idrico</i>
<i>Oggetto della prescrizione</i>		<i>Riguardo la captazione delle acque meteoriche afferenti all' "Asse D", al fine di mitigare l'impatto a carico della matrice idrica, dovrà essere verificata la fattibilità tecnico - economica di far confluire le acque verso il futuro casello, raccordandosi con la rete di scolo delle acque meteoriche afferenti all' "Asse E" e al Piazzale.</i>
<i>Termine avvio</i>	<i>Verifica</i>	
<i>Ottemperanza</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ente vigilante</i>		<i>Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia</i>
<i>Enti coinvolti</i>		<i>-</i>

<b>Prescrizione n. 5</b>		
<i>Macrofase</i>		<i>Ante operam</i>
<i>Fase</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ambito di applicazione</i>		<i>Ambiente idrico</i>
<i>Oggetto della prescrizione</i>		<i>Riguardo la captazione delle acque meteoriche afferenti allo svincolo di uscita verso Redipuglia una volta usciti dal casello autostradale, al fine di mitigare l'impatto a carico della matrice idrica, dovrà essere verificata la fattibilità tecnico - economica di far confluire le acque verso un punto di minimo altimetrico per poi realizzare un attraversamento del rilevato autostradale, allacciandosi all'impianto di trattamento previsto nell'aiuola compresa tra i due bracci della rotonda che andrà, eventualmente, ridimensionato a seconda delle nuove esigenze.</i>
<i>Termine avvio</i>	<i>Verifica</i>	
<i>Ottemperanza</i>		<i>Fase precedente alla progettazione esecutiva</i>
<i>Ente vigilante</i>		<i>Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia</i>
<i>Enti coinvolti</i>		<i>ARPA FVG</i>

<b>Prescrizione n. 6</b>		
Macrofase	Ante operam	
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Ambiente idrico	
Oggetto della prescrizione	Riguardo la captazione delle acque meteoriche afferenti allo svincolo di entrata in autostrada da Redipuglia prima del casello autostradale, al fine di mitigare l'impatto a carico della matrice idrica, dovrà essere verificata la fattibilità tecnico - economica di far confluire le acque verso il previsto impianto di raccolta afferente al futuro Piazzale.	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva	
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	
Enti coinvolti	-	

<b>Prescrizione n. 7</b>		
Macrofase	Ante operam	
Fase	Fase precedente alla progettazione esecutiva	
Ambito di applicazione	Suolo e sottosuolo	
Oggetto della prescrizione	Riguardo il reimpiego di materiale derivanti da demolizioni e fessature, il Proponente dovrà ottenere le specifiche autorizzazioni previste da norma per il recupero di detti rifiuti.	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente alla progettazione esecutiva	
Ente vigilante	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia	
Enti coinvolti	-	

<b>Prescrizione n. 8</b>		
Macrofase	Ante operam	
Fase	Fase precedente la cantierizzazione	
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale	
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà concordare con ARPA FVG un Piano di Monitoraggio Ambientale che preveda all'interno un protocollo attuativo da porre in atto qualora, in fase di esercizio, si verificano degli impatti ambientali non preventivati.</p> <p>Le componenti oggetto del monitoraggio dovranno essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- componente acustica;</li> <li>- qualità dell'aria;</li> <li>- scarichi idrici derivanti dal trattamento delle acque meteoriche.</li> </ul> <p>Per quanto riguarda la componente acustica, il protocollo attuativo dovrà essere coerente con la scala di priorità individuata dal Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore predisposto dalla S.p.A. Autovie Venete e approvato con Decreto n. GAB-DEC-2011-0000028 del 11 marzo 2011 dal Ministero dell'Ambiente.</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fase precedente la cantierizzazione	
Ente vigilante	ARPA FVG	
Enti coinvolti	-	

<b>Prescrizione n. 9</b>		
Macrofase	Corso d'opera	
Fase	Fase di cantiere	

<b>Prescrizione n. 9</b>		
<b>Ambito di applicazione</b>		<b>Atmosfera - Mitigazioni</b>
<b>Oggetto della prescrizione</b>		<i>L'allestimento del cantiere dovrà prevedere, e in fase di lavorazione dovranno essere utilizzati, specifici accorgimenti atti a garantire il rispetto della parte I dell'allegato V alla parte V del D. Lgs. 152/06 prevedendo almeno l'allestimento di barriere mobili antipolvere, la nebulizzazione con acqua sulle aree di passaggio dei mezzi, in aree di scavo e sbancamento, l'utilizzo di mezzi pesanti telonati per il trasporto di terre/inerti, il lavaggio periodico della viabilità esterna al cantiere a vario titolo interessata dai mezzi d'opera e il lavaggio, se necessario, dei mezzi.</i>
<b>Termine</b>	<b>avvio</b>	<b>Verifica</b>
<b>Ottemperanza</b>		<i>Fase precedente la cantierizzazione</i>
<b>Ente vigilante</b>		<i>ARPA FVG</i>
<b>Enti coinvolti</b>		-

**VISTE e CONSIDERATE** le osservazioni pervenute dai due Comuni territorialmente interessati dall'esecuzione del progetto in oggetto:

N.	Osservante	Acquisizione DVA	
		Protocollo	Data
1	Comune di Fogliano Redipuglia	DVA-2016-0028375	23/11/2016
2	Comune di Ronchi dei Legionari	DVA-2016-0027921	17/11/2016

**CONSIDERATE** condivisibili le valutazioni espresse dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e dal Comune di Fogliano Redipuglia;

**CONSIDERATO** che le integrazioni richieste dal Comune di Ronchi dei Legionari sono state, in parte, superate nell'analisi istruttoria e, in parte, sono afferibili a successive fasi autorizzative e ritenuta esaustiva, pertanto, la documentazione disponibile agli atti ai fini della presente verifica degli impatti ambientali indotti dal progetto in oggetto;

**VISTO e CONSIDERATO** la valutazione positiva in merito ai Beni Culturali e Paesaggistici espressa dalla Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia con nota prot. 2672 del 23/02/2017

**CONSIDERATO** che:

- l'intervento in esame si riferisce al Progetto Definitivo "Piano per la sicurezza autostradale - Adeguamento piste di immissione in autostrada - I lotto funzionale", che interessa i Comuni Ronchi dei Legionari e Fogliano Redipuglia (GO);
- il progetto persegue l'obiettivo generale di mettere in sicurezza le piste di immissione (piste di accelerazione), sia in corrispondenza delle aree di servizio sia in corrispondenza degli svincoli, le cui motivazioni di fondo trovano riscontro sullo stato attuale della barriera che risulta obsoleta sotto profilo tecnologico e funzionale, nonché inadeguata alla gestione in sicurezza dei picchi di traffico degli esodi estivi (inadeguatezza strutturale e delle profondità dei piazzali di stazione);
- il progetto prevede:
  - l'allungamento e l'allargamento delle due piste di accelerazione;
  - l'adeguamento della pista di decelerazione in carreggiata est;
  - l'allargamento del piazzale di stazione;
  - l'ampliamento del casello esistente;
  - l'ampliamento del cavalcavia autostradale sulla SS.305 (opera n.1);
  - il prolungamento dell'impalcato del sottopasso di Via Micca (opera n.4);

- la necessità e l'improrogabilità del progetto sono state ulteriormente sancite con il Decreto commissariale n. 231 del 22 marzo 2013, su cui si basa l'attuale progetto sviluppato dalla Concessionaria;

**Quadro di riferimento programmatico**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda:

- l'ipotesi dell'adeguamento delle piste di immissione in autostrada, era stata originariamente esclusa dal programma di ampliamento della A4 con la terza corsia di marcia (Legge Obiettivo - CIPE), rimanendo tuttavia ricompresa tra le opere previste dal piano finanziario del 2009 della Società Concessionaria S.p.A. Autovie Venete. L'O.P.C.M. n° 3764 dd. 06.05.2009 ha integrato e modificato l'O.P.C.M. n° 3702 di cui all'oggetto, estendendo le competenze Commissariali anche (art. 1, comma 1, lettera b) "alla realizzazione degli interventi insistenti sul tratto autostradale A4 Quarto d'Altino -Trieste o sul Raccordo Villesse-Gorizia o sul sistema autostradale interconnesso, previsti nella convenzione di concessione tra Autovie Venete S.p.A. e l'A.N.A.S. S.p.a., ritenuti indispensabili ai fini del superamento dello stato di emergenza";
- La necessità e l'improrogabilità del progetto sono state ulteriormente sancite con il Decreto commissariale n. 231 del 22 marzo 2013, su cui si basa l'attuale progetto sviluppato dalla Concessionaria;
- il Progetto risulta coerente con gli obiettivi definiti dagli strumenti di pianificazione vigenti, ad eccezione della necessità di modesti adeguamenti ai PRGC dei comuni interessati;
- l'approvazione del Progetto da parte del Commissario costituirà automaticamente variante agli strumenti urbanistici (art. 3, comma 2 dell'OPCM 3702/2008);
- I riferimenti programmatici analizzati sono:

<p><b>PEF Piano Economico Finanziario</b> della Concessionaria autostradale Autovie Venete S.p.A: rappresenta il primo strumento di coerenza nei confronti delle strategie economico-finanziarie di Autovie Venete S.p.A..</p>	<p>Il Progetto rientra tra quelli indicati dal PEF, in particolare tra quelli di cui all'art. 2.2: c) Aree di Servizio e Aree di sosta attrezzate e svincoli; c3) Piano per la sicurezza autostradale: adeguamento piste di immissione in Autostrada.</p>
<p><b>O.P.C.M. 3702 del 5 settembre 2008 e O.P.C.M. 3764 del 6 maggio 2009:</b> l'intervento, già inserito nel rapporto convenzionale ANAS - Autovie Venete, è stato ritenuto indispensabile per il superamento dello "stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico nell'asse autostradale Corridoio V dell'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino-Trieste e nel raccordo autostradale Villesse-Gorizia" di cui al Decreto P.C.M. del giorno 11 luglio 2008, estendendo le competenze Commissariali anche all'opera in oggetto (art. 1, comma 1, lettera b).</p>	<p>Il PEF approvato dal CIPE (10.08.2016) specifica nell'Allegato K, che a Redipuglia sono previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ampliamento del casello, con l'aggiunta di 5 nuove porte, per raggiungere la configurazione seguente (attualmente 3 porte in uscita più 2 porte in entrata):             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 7 porte in uscita, di cui 1 dedicata al transito dei trasporti eccezionali;</li> <li>o 3 porte in entrata, di cui 1 attrezzata anche per il transito dei trasporti eccezionali;</li> </ul> </li> <li>• rifacimento di tutte le isole di esazione;</li> <li>• realizzazione di una nuova pensilina di copertura delle piste;</li> <li>• costruzione di un tunnel di collegamento tra il fabbricato di stazione e le piste di esazione.</li> </ul>
<p><b>Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica</b> della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia: valenza strategica per il raggiungimento degli obiettivi del programma di governo e riferimento per la pianificazione territoriale regionale.</p>	<p>In sintesi gli obiettivi specifici del Piano sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>riqualificazione</b> della rete esistente per la decongestione del sistema viario;</li> <li>• assicurare, (...) un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità;</li> </ul> <p>Al paragrafo 3.3.5, punto a) <i>Viabilità autostradale e relativi raccordi</i>, vengono richiamati gli interventi</p>

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

	<p>indispensabili per lo sviluppo del ruolo e delle potenzialità del sistema autostradale, che nella fattispecie risultano:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia da Quarto d'Altino a Villesse.</li><li>• Sviluppare adeguate soluzioni per ridurre o eliminare l'effetto barriera sui flussi di traffico costituito dai caselli autostradali incrementando e promuovendo l'utilizzo dei telepass o adottando forme alternative indirette di pagamento.</li></ul>
<p><b>Pianificazione Urbanistica Comunale:</b> per la verifica di coerenza con quanto definito dai <b>PRGC</b> locali.</p>	<p><b>Comune di Fogliano Redipuglia.</b> PRGC aggiornato al 18.06.2010, il progetto ricade nelle seguenti destinazioni urbanistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• E6 - Ambiti di interesse agricolo</li></ul> <p><b>Comune di Ronchi dei Legionari.</b> PRGG approvato con DGR n.2027 del 21.11.2012, il progetto ricade nelle seguenti destinazioni urbanistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zona E6 – ambiti agricoli</li><li>• Zona V/E: verde agricolo di protezione</li></ul> <p>Tali varianti sono già state predisposte e costituiscono parte integrante del progetto definitivo. L'approvazione del progetto da parte del Commissario, ai sensi dell'art. 3 comma 2 dell'Ordinanza n. 3702, costituirà, ove occorra, automaticamente variante agli strumenti urbanistici dei comuni interessati dall'intervento.</p>

- Presenza di vincoli ambientali e territoriali:  
La verifica è stata condotta attraverso l'analisi degli strumenti urbanistici e di settore vigenti, da cui è emerso che:
  - il Progetto non è sotteso da alcun vincolo di carattere ambientale e/o territoriale né contrasta con norme specifiche per la tutela della biodiversità, in particolare per specie floristiche e faunistiche;
  - non sono presenti nel territorio contermini aree a vario titolo vincolate già soggette a inquinamento o danno ambientale;
  - in relazione alle caratteristiche del Progetto e agli aspetti ambientali analizzati, emerge l'assenza di ogni tipo di incidenza negativa sui Siti più prossimi della Rete Natura 2000;

#### Quadro di riferimento progettuale

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda i dati di traffico e incidentalità:

- Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale (approvato con DGR Regione Friuli Venezia Giulia n.922 del 20.07.2007), evidenzia che il tratto A4 Venezia-Trieste (Redipuglia-Lisert) compare al 6° posto (su 41 tratte, metodo dei criteri di sicurezza di Lamm, 85%-ile) nella classifica dei tratti a più elevata incidentalità in base alla densità degli incidenti;
- Sulla base delle elaborazioni prodotte da Autovie Venete SpA, nell'ultimo rapporto annuale disponibile "Dati statistici sul traffico e la sinistrosità per il 2015" emerge quanto segue:
  - o dopo un triennio pesantemente segnato dalla crisi economica, il 2015 ha registrato un'evidente ripresa del traffico (crescita del 4,2% dei veicoli effettivi e del 3,5% dei veicoli-chilometro);
  - o le giornate di massimo traffico si sono confermate quelle dei venerdì e sabato dei mesi di luglio e agosto;
  - o in crescita il tasso di sinistrosità dei mesi di luglio ed agosto;

- o sostanzialmente invariata la sinistrosità globale (circa 25,7 incidenti per 100 milioni di veicoli-chilometro verso 25,6 del 2014);
- o lieve flessione del tasso relativo agli incidenti con feriti (da 6,9 incidenti per 100 milioni di veicoli-chilometro a 6,3);
- o invariato il tasso relativo agli incidenti mortali (0,20 incidenti per 100 milioni di veicoli-chilometro);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda in relazione al progetto:

Per l'attuazione del "Piano per la Sicurezza Autostradale", presso lo svincolo di Redipuglia S.p.A. Autovie Venete intende realizzare:

- l'allungamento e l'allargamento delle due piste di accelerazione;
- l'adeguamento della pista di decelerazione in carreggiata sud;
- l'allargamento del piazzale di stazione;
- l'ampliamento del casello esistente;

Ciò richiederà alcune opere d'arte collaterali significative:

- l'ampliamento del cavalcavia autostradale sulla SS.305 (opera n.1);
- il prolungamento dell'impalcato del sottopasso di Via Micca (opera n.4);

I lavori comprendono anche:

- semplici riadattamenti di attraversamenti idraulici della sede autostradale;
- l'adeguamento degli impianti di illuminazione pubblica in linea lungo le piste;
- l'adeguamento degli impianti di sicurezza in bassa tensione per l'assistenza alla circolazione in presenza di nebbia;
- la definizione della segnaletica verticale e orizzontale;

#### Piste di immissione e di uscita

- Allargamento del corpo autostradale: spostamento del ciglio bitumato esterno per una larghezza media di 3,00 m (l'attuale banchina misura 2,50m, mentre la nuova configurazione prevede una corsia di accelerazione/decelerazione da 3,75m più 1,75m di banchina) e una lunghezza variabile fino a circa 500 m;
- Rigeometrizzazione della curva di attacco, a partire dalla c.d. "sezione di cuspidè";

#### Piazzale di Stazione - Casello

- Allargamento e allungamento del piazzale di stazione, ampliato per costituire un'eventuale valvola di sfogo per il traffico in uscita dall'A4 durante gli esodi estivi e durante i lavori di ristrutturazione della barriera del Lisert, che potrebbero causarne una chiusura temporanea;
- Demolizione e ricostruzione del casello esistente;
- Il novo casello prevede: 7 porte in uscita e 3 porte in ingresso (interasse di 6,10 m, modulo corsia 3,20 m); 1 porta in entrata ed 1 in uscita saranno adatte anche al transito dei trasporti eccezionali, caratterizzate quindi da una corsia di 6,50 m;
- La copertura è costituita da elementi (n° 2 per isola) in carpenteria metallica in acciaio e alluminio, provenienti (reimpiegati) dalla ex-barriera di Roncade-Venezia;
- È previsto un cunicolo di in c.a. avente sezione interna di 3,20 m × 3,15 m (quota di imposta fondazioni a - 4,40 m): per collegare l'edificio di nuova realizzazione con l'esistente edificio uffici, oltre a svolgere anche il ruolo di cavedio longitudinale interrato (impianti di servizio);
- È previsto un fabbricato di nuova realizzazione (dimensioni in pianta di 16,50m × 7,00m circa), destinato ad ospitare gli impianti di esazione, realizzato con struttura portante in c.a. con altezza di interpiano, al netto di pavimentazione ed intonaco, di 3,00 m;

#### Opere d'arte

- Opera n.1 - Ampliamento cavalcavia S.S.305 (manufatto di I categoria), in quanto necessario per ospitare la nuova pista di accelerazione in direzione Trieste; tale manufatto viene progettato con la messa in opera di 2 travi prefabbricate di cemento armato precompresso;
- Opera n.2 e n.3 - Muri di sottoscarpa pista di immissione lato Trieste (con o senza micropali) aventi funzione di sostegno del rilevato stradale della nuova rampa (pista di immissione lato Trieste); è

previsto uno sviluppo longitudinale è di circa m 210, di cui m 70 con altezza di m 2,30 e i restanti m 140 con altezza di m 2,00;

#### Sistema raccolta e smaltimento acque

- Il progetto è dotato di una Relazione Geologica e Geotecnica;
- Altimetricamente sono ridefinite tutte le quote del piazzale in modo da ottimizzare le pendenze trasversali ed allontanare le acque meteoriche dalla piattaforma stradale;
- L'acqua viene allontanata dal piazzale di stazione, da compluvi mediante la posa in opera di caditoie in ghisa sferoidale poste su pozzetti di raccolta in calcestruzzo e tubazioni in PEAD di diametro variabile e quindi recapitata nei fossi di guardia laterali, che sono stati dimensionati in funzione della quota di sbocco delle tubazioni; sulla medesima rete saranno convogliate le acque piovane afferenti agli impianti di esazione (copertura e canalette isola spartitraffico);
- Per la zona centrale del piazzale: le acque (a più alta probabilità di inquinamento) sono depurate in 2 impianti di trattamento in continuo (con portate di 100 e 125 l/s); all'interno di ogni impianto, i solidi sospesi sedimenteranno e gli idrocarburi verranno separati dai pacchi lamellari. Una volta depurata, l'acqua viene dispersa nel terreno attraverso una modesta trincea drenante di dimensioni 1,15 x 0,80 m realizzata sul fondo del fosso di guardia;
- Per la Zona sud del piazzale: l'acqua (a minor probabilità di inquinamento) viene convogliata direttamente verso l'aiuola compresa tra i due bracci della rotatoria senza essere depurata; quindi smaltita mediante due pozzi perdenti approfonditi per circa 3,5 metri, costituiti da anelli forati di diametro di 2,0 metri e carico idraulico di 3,0 metri, in grado di drenare 50 l/s circa. I due pozzi sono collegati da una tubazione forata di diametro 250 mm e lunghezza di 20 m collocata in una trincea drenante che contribuirà a drenare ulteriori 20 l/s;
- Per le acque del parcheggio in corrispondenza del fabbricato uffici esistente viene mantenuta la rete idraulica attuale, costituita da una serie di pozzetti in cls e da una serie di tubazioni in PVC che scaricano le acque piovane in un pozzo perdente situato sull'angolo sud-est del parcheggio;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la cantierizzazione:

#### Durata dei lavori

- Per i lavori è previsto un tempo contrattuale pari a 365 giorni naturali e consecutivi (dodici mesi);
- l'intervento si sviluppa necessariamente in più fasi studiate in funzione degli spazi a disposizione, delle lavorazioni da eseguire e con particolare attenzione alla riduzione dei disagi e rischi sia della normale utenza sia degli addetti del cantiere;

#### Siti di cantiere

- Il Progetto è dotato di PSC che individua puntualmente l'organizzazione del cantiere;
- I siti di cantiere ricalcano il sedime finale delle opere compiute, che rientrano nell'attuale area di pertinenza autostradale (quindi senza spostamento della recinzione), ad eccezione dell'ampliamento del casello in cui è previsto un consistente esproprio con il conseguente spostamento della recinzione;
- piazzali di rimessa e deposito mezzi nonché deposito materiali e aree raccolta rifiuti, sono altresì previsti all'interno delle aree di cantiere;
- tutte le aree di cantiere sono suddivise per ambiti operativi; gli interventi sono poi realizzati a loro volta per fasi successive al fine di garantire la continuità dei flussi viari;
- l'area sarà recintata con rete arancione in pvc e dotata di accesso che, in eventuale ambito urbano, sarà chiuso da un cancello;
- l'accesso avverrà sostanzialmente dall'esterno della pertinenza autostradale tramite la viabilità che conduce in prossimità del rilevato autostradale creando dei varchi nella recinzione autostradale quando necessario o semplicemente percorrendo la viabilità di cantiere realizzata parallelamente;
- quanto specificatamente attiene ai lavori eseguiti in presenza di traffico stradale attivo le aree saranno organizzate così come previsto dal Regolamento Attuativo del Codice della Strada e dalle disposizioni impartite dalla Committente;
- I fornitori accederanno alle aree di cantiere tramite le strutture in essere allestite dall'impresa affidataria tramite gli accessi di cantiere. All'interno dell'area delimitata saranno praticabili le piste di cantiere con le precauzioni previste nel capitolo dedicato;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il Bilancio terre e dei materiali

- È stata effettuata una stima sia del materiale proveniente dagli scavi e sia una stima dei fabbisogni di materiale occorrente per la realizzazione delle opere;
- Il bilancio terre e materiali principali viene riepilogato come segue:

Terre e inerti	Fornitura mc	Dal cantiere mc	Reimpiego mc	In esubero mc
Materiale inerte da rilevato	23.600	-	-	-
Materiale da rilevato (da scavi e demolizioni)		4.600	4.600	-
Terreno vegetale (scotici, scavi, sbancamenti)		21.630	3.350	18.280
Pavimentazioni (fresature e demolizioni)		2.360	1.350	1.010
Demolizioni opere in c.a. del casello esistente		310	310	0
<b>Totale (terre/inerti)</b>	<b>23.600</b>	<b>28.900</b>	<b>9.610</b>	<b>19.290</b>

- Dal cantiere sono prodotti complessivamente 28.900 m<sup>3</sup> (di cui terre da scavo 26.230 m<sup>3</sup> e inerti da demolizioni per circa 2.670 m<sup>3</sup>), per cui il Proponente prevede reimpiego nelle varie opere (rilevati, verde, ecc.) per 9.610 m<sup>3</sup>;
- Gli esuberanti (19.290 m<sup>3</sup>) saranno conferiti in idonei centri di recupero inerti;
- Occorreranno approvvigionamenti per circa 23.600 m<sup>3</sup>, provenienti da cava o da depositi di inerti.
- Nel progetto sono riportate le principali cave di prestito presenti in prossimità della zona di intervento ad oggi attive;
- Nel giugno 2010 è stata eseguita la caratterizzazione delle terre e rocce nell'ambito del sito di progetto. Sono state verificate le concentrazioni di arsenico, cadmio, cromo totale, cromo VI, nichel, piombo, rame, zinco, PCB, IPA, Idrocarburi C>12. I risultati hanno evidenziato valori compresi tra i limiti di cui alle Colonne A e B, Tabella 1, allegato 5, titolo V, parte IV del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..
- In relazione a quanto specificato dal proponente Autovie Veneta SpA, ed all'esito della caratterizzazione sopracitata, con riferimento all'art. 185 del D.Lgs. 152/2006, essendo il materiale "non contaminato" il progetto prevede che i volumi scavati siano gestiti con le seguenti modalità alternative:
  - o il volume di 7.950 m<sup>3</sup> (pari a tutto il "Materiale da rilevato" e a 3.350 m<sup>3</sup> di "Terreno vegetale") sarà riutilizzato "a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato" e, pertanto, è da considerarsi escluso dal regime dei rifiuti;
  - o 18.280 m<sup>3</sup> di "Terreno vegetale" saranno gestiti come rifiuti (art. 183, comma 1, lettera a) e destinati a smaltimento o recupero, analogamente alle altre categorie di rifiuti prodotte nell'ambito del cantiere. Il quantitativo di tale "Terreno vegetale", in base alle sue caratteristiche meccaniche, non risulta utilizzabile rispetto alle possibilità di impiego nel progetto in esame;
- Tutto il materiale derivante da demolizioni di strutture antropiche esistenti, e quindi non costituito da suolo escavato non contaminato o altro materiale allo stato naturale, dovrà sottostare al regime dei rifiuti e alla relativa norma di settore;

**Quadro di riferimento ambientale**

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Atmosfera:

Caratterizzazione meteorologica

- Il sito si colloca nella pianura isontina, con precipitazioni di poco superiori ai 1200 mm/anno; temperature massime medio-annue di circa 18-19°C (distanza dal mare circa 7 km) e venti locali dominati da est, nord-est;
- L'area interessata dall'intervento riguarda l'ambito su cui insiste la barriera esistente, interessato allo stato attuale dal traffico autostradale che gravita sull'autostrada A4 Venezia - Trieste;

Caratterizzazione qualità dell'aria

- L'analisi dei dati di monitoraggio della qualità dell'aria sono rilevati nella stazione ARPAFVG "A2A Vermigliano" (ubicata a Ronchi dei Legionari) e dai Rapporti Qualità dell'Aria 2014 e del periodo aprile-maggio 2015;
- Per tutti gli inquinanti analizzati (SO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, O<sub>3</sub>) dati rilevati non superano i limiti di legge previsti dalla vigente normativa;

#### Stima preliminare dei potenziali impatti

- I primi centri abitati sono distanti almeno m 100, mentre un'area commerciale e Hotel distano circa m 80 m dal cantiere;  
In fase di cantiere:
  - Non sono prevedibili sforamenti ai limiti di legge, in quanto l'impiego dei mezzi con emissioni a norma di legge e le precauzioni adottate dal progetto per contenere la dispersione di polveri (da movimento e trasporto terre, ecc.) si sono sempre rilevate soluzioni adeguate;
  - Tuttavia non è possibile escludere a priori la possibilità di dispersione di polveri dovuta al movimento terre e dei mezzi in movimento, che sarà inoltre condizionata dall'andamento meteo-climatico (venti e pioggia). In ogni caso si stima che l'ambito di influenza possa estinguersi nell'immediato intorno del cantiere;In fase di esercizio:
  - Impatti positivi per fluidificazione del traffico in ingresso/uscita dal casello, con conseguente abbattimento delle relative concentrazioni dei gas di scarico;
  - La nuova uscita dedicata ai soli trasporti speciali, consente un aumento della sicurezza stradale per riduzione delle interferenze sul traffico;
  - Potenziale criticità legata all'avvicinamento dell'infrastruttura ai recettori RL 665 e RL 877, eventualmente mitigabile attraverso opportuna verifica del rispetto dei limiti di qualità dell'aria previsti dal D. Lgs. 155/10;

#### Misure di mitigazione

Il Progetto già prevede l'adozione delle seguenti misure:

- allestimento di barriere mobili antipolvere;
- nebulizzazione di acqua sulle aree di passaggio dei mezzi, in aree di scavo e sbancamento;
- utilizzo di mezzi pesanti telonati per il trasporto di terre/inerti;
- lavaggio periodico della viabilità esterna al cantiere a vario titolo interessata dai mezzi d'opera;
- lavaggio, se necessario, dei mezzi (ruote, sottoscocca, ecc.);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Rumore:

#### Caratteri generali

- Il Progetto è dotato di Studio Acustico;
- Sull'asse autostradale interessato è vigente il "Piano di contenimento e abbattimento del rumore" (Pcar), predisposto dalla S.p.A. Autovie Venete in adempimento al D.M. 29.11.2000 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Il Pcar prevede (nel triennio 2020-2022, come da normativa vigente) l'installazione di barriere acustiche lungo la carreggiata autostradale Est (ossia verso l'abitato di Fogliano Redipuglia) per m 345, e Ovest (ossia verso Ronchi dei Legionari): per m 300;
- Il comune di Fogliano Redipuglia non è dotato di Piano Comunale di Classificazione Acustica, mentre il Comune di Ronchi dei Legionari è dotato di Piano Comunale di Classificazione Acustica, approvato con D.C. n. 23 del 22/09/2016;
- L'Autostrada A4 rientra nella categoria A della Tabella 2 allegata al D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 ed ha quindi una fascia di pertinenza acustica pari a 250 metri per lato (fascia A m100, fascia B m150) a partire dal confine stradale;
- Dallo Studio Acustico emerge:
  - o non sono state individuate infrastrutture stradali concorsuali;
  - o non sono presenti recettori/ambiti sensibili quali scuole, ospedali, ecc, nell'area di indagine di m 500;
  - o nella fascia A è presente, invece, un edificio residenziale (abitazione) a est ed uno a ovest (albergo); mentre nella fascia B ricadono molti degli edifici del vicino abitato di Soleschiano;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- L'analisi del clima acustico a corredo del Progetto Definitivo ha evidenziato che a seguito della realizzazione delle opere (comunque ante-mitigazioni), non si registrano aumenti dei livelli acustici oltre i limiti di legge in corrispondenza dei ricettori compresi nell'ambito di studio;
- La verifica effettuata dal Proponente circa la rispondenza dei limiti acustici all'interno delle fasce di pertinenza autostradale rileva, altresì, nei confronti dei territori all'interno delle fasce di pertinenza della viabilità extraurbana che risultano, comunque, più distanti dall'autostrada stessa. La viabilità extraurbana si interpone senza soluzione di continuità tra l'autostrada e i recettori sensibili al di fuori delle fasce di pertinenza stradale. L'impatto sul clima acustico generato dalla viabilità extraurbana, per quanto di entità minore, potrebbe essere maggiormente rilevante sui recettori sensibili al di fuori delle fasce di pertinenza stradale rispetto all'impatto che potrebbe generare l'infrastruttura autostradale;
- in fase di cantiere non sono previsti sforamenti dei limiti di legge considerato l'impiego di mezzi insonorizzati a norma di legge; qualora ciò fosse necessario (per lavorazioni specifiche) si richiederebbero le deroghe previste dalla normativa vigente (art. 6, comma 1 della L. 447/95 Legge quadro sull'inquinamento acustico);

Misure di mitigazione

- L'assenza del superamento dei limiti assoluti non richiede la progettazione di alcun intervento di mitigazione;  
Tuttavia:
- In riferimento alla previsione di cui al Pcar, il presente Progetto prevede la predisposizione per l'installazione di future barriere fonoassorbenti lungo l'asse autostradale;
- L'avvicinamento del casello autostradale ad alcuni recettori caratterizzati da civili abitazioni potrà essere opportunamente mitigato a fronte del monitoraggio ambientale che il proponente porrà in atto;
- Qualora in fase di esercizio, a seguito di eventuali verifiche acustiche, si individuassero dei superamenti dei limiti di legge, il citato Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore predisposto dalla S.p.A. Autovie Venete e approvato con Decreto n. GAB-DEC - 2011-0000028 del 11 marzo 2011 dal Ministero dell' Ambiente prevede una scala di priorità negli interventi da porre in atto a rimedio delle criticità rilevate;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Ambiente Idrico:

Caratteri generali

Acque superficiali:

- Nelle aree contermini al Progetto è presente l'unico corso d'acqua (canale artificiale a sponde cementate) denominato Canale Principale Dottori;
- Le opere distano dal canale circa m 15 e non prevedono alcuna relazione diretta (es. scarichi fossi di guardia);
- Le acque del piazzale centrale di stazione sono raccolte e depurate presso due sistemi di trattamento e poi immesse in trincea drenante per il naturale deflusso libero. Le acque del piazzale sud di stazione sono raccolte e convogliate nei fossi di guardia, per una raccolta complessiva pari a circa il 25 % delle acque che potrebbero essere raccolte dalle superfici pavimentate interessate dall'intervento in progetto. A riguardo si rileva l'opportunità di verificare la fattibilità di una maggior captazione delle acque di prima pioggia, anticipando i contenuti del Piano Regionale di Tutela delle Acque, approvato con Decreto del Presidente della Regione FVG n° 13/Pres. di data 19 gennaio 2015 che prevede l'obbligo, per le aree pubbliche, di dotazione di idonei sistemi di trattamento per le acque meteoriche di prima pioggia con separazione dei detriti solidi e degli oli;

Acque sotterranee:

- da piezometri posti in Via Micca, si rileva una quota massima di falda pari a 5÷6 m dal piano campagna;
- Sono previsti scavi (cunicolo attraversamento del piazzale) alla profondità massima di circa 4,5 dal piano campagna e infissione di micropali fino ad una profondità massima di m 8;
- Sul sottopasso di Via Micca non sono previsti scavi;
- Le stratigrafie eseguite a supporto del progetto evidenziano la presenza di terre relativamente permeabili. Infatti si riscontra l'alternanza, nei primi 1,5 m, tra sabbia fine limosa e limo sabbioso

molto consistente; successivamente, fino alla quota esplorata di -20 m, si riscontra un banco di ghiaia media e fine da moderatamente addensata a molto addensata;

- qualora ricoverati per manutenzione o sosta, i mezzi di cantiere sono posizionati in area di cantiere fisso, su piattaforme rese impermeabili e le cui acque reflue sono adeguatamente raccolte e trattate in vasche di decantazione;

#### Stima preliminare dei potenziali impatti

- Per le acque superficiali, non sono prevedibili impatti significativi sull'unico corso d'acqua presente in zona (Canale Dottori Principale);

Acque sotterranee, fase di cantiere:

- La tecnica impiegata per l'infissione dei micropali non comporta impatti negativi significativi sulla qualità delle acque di falda;
- La bassa probabilità di accadimento di sversamenti accidentali in cantiere (es. da rotture motori, perdite da serbatoi, ecc.), e le misure già previste dal PSC sono sufficienti a escludere impatti significativi sulla falda;

Acque sotterranee, fase di esercizio:

- In relazione al sistema adottato per la gestione delle acque superficiali, qualora il trattamento venga esteso a tutta la porzione di acque di prima pioggia scolanti da superfici pavimentate afferenti al progetto, si escludono impatti significativi sulla falda;

#### Misure di mitigazione

- Il progetto già prevede diverse misure preventive o di gestione (vasche di depurazione, fossi di guardia, trincee drenanti, misure del PSC);
- In assenza di significativi impatti negativi sui corpi idrici superficiali e sotterranei, non sono previste ulteriori misure di mitigazione specifiche ma unicamente la loro applicazione anche alla porzione di acque per le quali il progetto non prevede trattamento;
- Il Piano di Monitoraggio Ambientale garantirà il rispetto dei requisiti di tutela ambientale a riguardo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Suolo e Sottosuolo:

#### Caratteri generali

- Le opere si collocano nel contesto di Alta Pianura Isontina (la linea delle risorgive si colloca a circa 2,8 km più a sud), costituita dai depositi alluvionali del Fiume Isonzo;
- In superficie (40-70 cm) sono presenti terreni ferrettizzati (per loro natura particolarmente vocati all'agricoltura), mentre gli strati sottostanti sono caratterizzati da alluvioni grossolane conglomeratiche, più o meno cementate;
- Dalle indagini eseguite si riscontra l'alternanza, nei primi 1,5 m, tra sabbia fine limosa e limo sabbioso molto consistente; successivamente, fino alla quota esplorata di -20 m, si riscontra un banco di ghiaia media e fine da moderatamente addensata a molto addensata;
- La gestione dei terreni scavati e reimpiegati all'interno del cantiere è prevista nel rispetto della normativa vigente e, in particolare, dell'art. 185, comma 1, lettera c, del del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

#### Stima preliminare dei potenziali impatti

- In relazione alle opere, l'unica fonte di rischio si ritiene associata alla sola rottura accidentale dei mezzi d'opera, con conseguente sversamenti d'olio e/o carburanti. Tale aspetto, in relazione ai mezzi e alle tecnologie impiegate risulta comunque a bassa probabilità di accadimento;
- le tecniche impiegate per l'infissione dei micropali non comportano impatti negativi significativi;

#### Misure di mitigazione

- Il progetto già prevede diverse misure preventive o di gestione nell'ambito del PSC (es. revisione e manutenzione dei macchinari, modalità intervento su sversamenti accidentali);
- In assenza di significativi impatti negativi sui corpi idrici superficiali e sotterranei, non sono previste ulteriori misure di mitigazione specifiche;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Habitat, ecosistemi:

#### Caratteri generali

- Dalla carta degli Habitat si desume che il contesto è molto urbanizzato;

- Nell'area di indagine di circa 250-300 m, lo svincolo è pressoché delimitato (in particolare a ovest) da ambiti agricoli e in minima parte di verde privato (97%); per il 3% da habitat seminaturali (siepi);
- In prossimità dell'allargamento del casello, nelle pertinenze della cabina dell'Enel (che sarà delocalizzata), è presente una piccola superficie di vegetazione ruderale (D6; con robinia, rovi, ecc.) di circa 700 mq;
- Il popolamento faunistico dei siti interessati dal Progetto è per buona parte quello tipico che si può rinvenire in analoghi ambienti coltivati della pianura isontina;
- Non sono intercettati fossi con presenza generalmente di anfibi o di pesci;
- Non si segnalano mammiferi di grossa taglia, mentre abbastanza comune è la presenza della lepore (Lepus europaeus);
- Il progetto non evidenzia alcuna interferenza diretta con aree tutelate, sia di livello locale, sia regionale. Non sono presenti nella zona altre aree di rilevante valore naturalistico;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- In relazione alla qualità degli habitat e sulla tipologia dell'assetto faunistico, non vi sono impatti significativi sul contesto naturalistico;
- Il progetto prevede l'eliminazione di "verde privato" a robinia e rovi per circa 700 mq;

Misure di mitigazione

- Considerata la modesta entità degli impatti rilevati, non sono previste particolari misure mitigative sulla componente Habitat e ecosistemi;
- Tuttavia, al fine di contenere il diffondersi di specie sinantropiche, considerata anche la vasta estensione dei rilevati stradali di nuova formazione (circa 9.000 mq) e di piccole superfici di risulta che potrebbero rimanere scoperte, il progetto prescrive indicazioni sulla qualità delle sementi, che dovranno essere ricomprese nella flora regionale e provenienti dal selvatico;
- Sulle aree di occupazione temporanea è previsto il ripristino dello stato di fatto;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda la Componente Paesaggio:

Caratteri generali

- L'area analizzata si inserisce nel contesto della pianura isontina orientale, a ridosso dei rilievi del Carso Isontino; in particolare si caratterizza per essere mosaicata da diversi ambiti prevalentemente descritti da zone residenziali (Redipuglia, Ronchi dei Legionari e Soleschiano) e, in subordine, da aree commerciali e industriali/artigianali;
- L'autostrada A4 (in senso est-ovest), assieme alla limitrofa linea ferroviaria (in senso nord-sud), unitamente alla viabilità locale e di interesse statale o provinciale, contribuiscono a parcellizzare il territorio;
- Le porzioni della pianura sono occupate da agricoltura cerealicola o viticoltura, con presenza di siepi tuttavia afferenti a situazioni degradate, ma al contempo, le uniche presenti nel territorio;
- Il Progetto non è sotteso da alcun vincolo culturale e paesaggistico ai sensi D.Lgs. 42/2004 o da ulteriori vincoli identificati dai PRGC vigenti;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- Le opere in esame non comportano nuovi assetti del territorio tali da indurre significativi impatti sulla percezione visiva o su eventuali ambiti di importanza storica e culturale;

Misure di mitigazione

- Per quanto analizzato, il progetto non prevede misure di mitigazione specifiche;

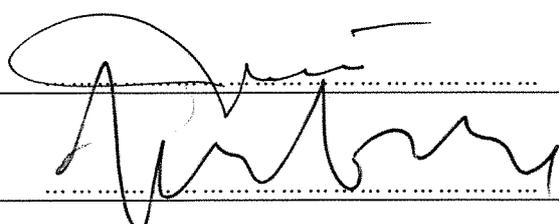
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**  
**ESPRIME**

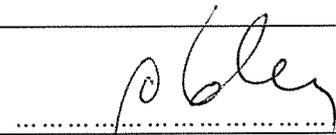
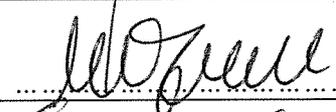
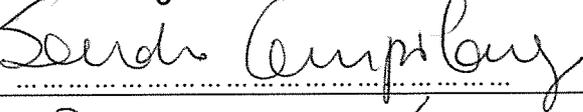
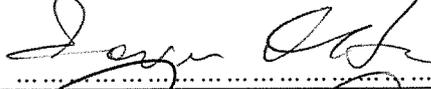
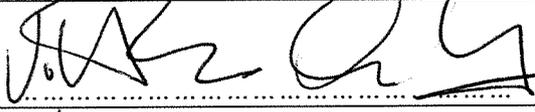
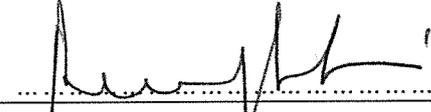
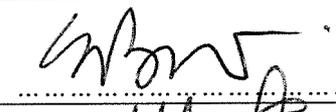
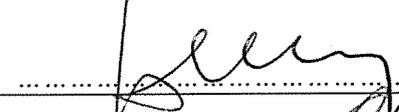
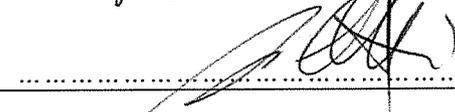
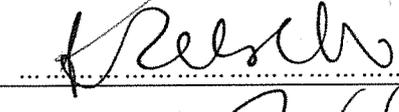
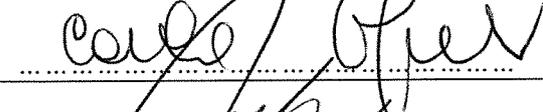
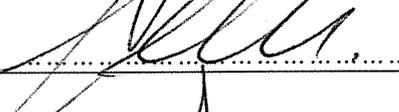
**Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto Definitivo "Autostrada A4 tratto Venezia-Trieste. Piano per la sicurezza autostradale. Adeguamento piste di immissione in autostrada - I lotto funzionale", presentato dalla Società Autovie Venete S.p.A., a condizione che si ottemperi a tutte le prescrizioni regionali ed alle seguenti prescrizioni:**

<b>Prescrizione n. 1</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri aspetti – piano di gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Integrare la documentazione riguardante la gestione delle terre e rocce da scavo con quanto previsto dal DM 161/2012; presentare l'istanza ai sensi dell'art.5 del DM 161/2012; presentare inoltre l'individuazione dell'impianto di recupero adibito aa accogliere i materiali codice CER 1704 e 1705
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

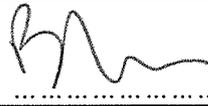
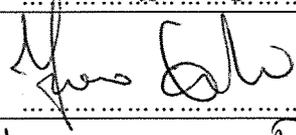
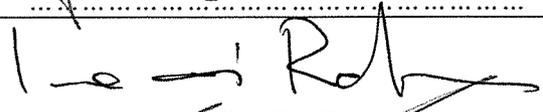
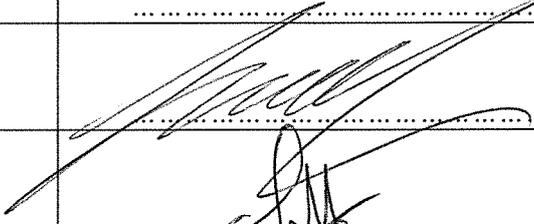
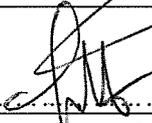
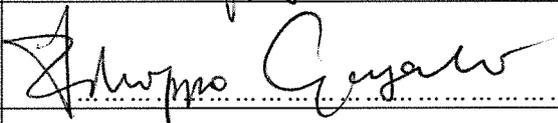
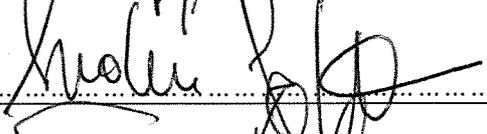
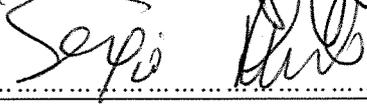
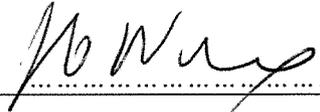
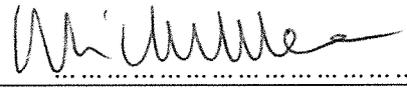
<b>Prescrizione n. 2</b>	
Macrofase	Post operam
Fase	Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	I risultati del monitoraggio ante operam, in corso d'opera e post operam devono essere inviati all'ARPA FVG al fine di verificare la necessità di attuazione di eventuali ulteriori misure mitigative.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	Regione Friuli Venezia Giulia

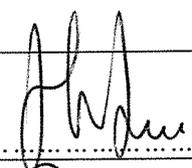
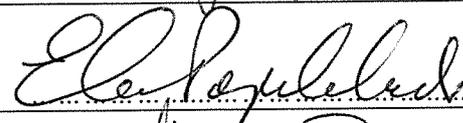
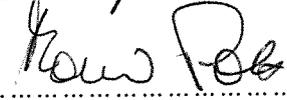
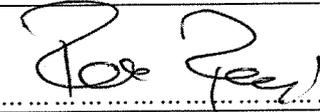
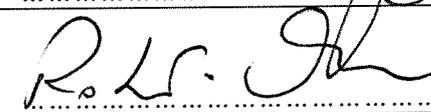
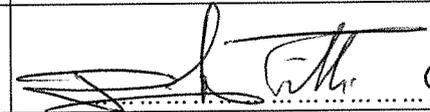
<b>Prescrizione n. 3</b>	
Macrofase	In corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	In fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione degli impatti su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e l'adozione di tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché di sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore, garantendo il rispetto della parte I dell'allegato V alla parte V del D. Lgs. 152/06.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	ARPA FVG
Enti coinvolti	Regione Friuli Venezia Giulia

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	

Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	



Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE

Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Ing. Daniele Tirelli (Rappr. Regionale)	 (ASTENUTO)

