

4.8

[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. 2832 del 28/09/2018

[Handwritten signature]

<p>Progetto IDVIP: 3533</p>	<p><i>Verifica di Assoggettabilità VIA</i></p> <p>Autostrada A4 Venezia - Trieste, piano per la sicurezza autostradale Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti Aree di sosta Fratta nord e Fratta Sud nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro (Ve)</p> <p>IDVIP 3533</p>
<p>Proponente:</p>	<p>Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4</p>

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

[Large handwritten signature and notes at the bottom of the page]

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

VISTA l'istanza, effettuata in ai sensi del D.Lgs 152/06 e s.m.i. dal Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante l'Autostrada A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il Raccordo Villesse-Gorizia, di pronuncia di compatibilità ambientale sul Progetto Definitivo "Piano per la sicurezza autostradale - Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti Aree di sosta Fratta nord e Fratta Sud nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro", che interessa i Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro (VE), acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al prot. DVA/1480 del 24/01/2017;

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;

VISTA la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA-2010-754 del 17 gennaio 2011, alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, che la ha acquisita al prot. CTVA-2011-107 del 18 gennaio 2011;

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 e CONSIDERATA la documentazione tecnica trasmessa a corredo dell'istanza, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali al medesimo al prot. DVA/1480 del 24/01/2017 e dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS al prot.n.CTVA/223 del 27/01/2017,

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente, riguardante la "Gestione dei materiali" acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS al prot. CTVA/00076 del 09.01.2018,

PRESO ATTO che il Proponente, ha richiesto al MATTM – Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali una sospensione del procedimento di 45 giorni naturali e consecutivi, al fine di poter inviare documentazione integrativa, accolta da codesto Ministero con nota prot. U.0005469 del 06.03.2018;

CONSIDERATO che il Proponente ha trasmesso alla Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e alla CTVA la documentazione integrativa - nota prot. U.0001542 del 19.04.2018, costituita dai seguenti elaborati:

- Elab. A.01.00.0.0 – Elenco elaborati con evidenziati gli allegati oggetto del presente invio;
- Elab. A.10.00.0.0 - Studio di Incidenza Ecologica (ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 così come mod. dal DPR 120/2003);

CONSIDERATO che il Proponente ha trasmesso alla Direzione generale Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali e alla CTVA ulteriore documentazione integrativa con nota prot. I.0021041 del 20/09/2018, costituita dai seguenti elaborati:

- All. E.07.01.0.0 - Gestione terre e rocce da scavo - Piano utilizzo ai sensi del D.P.R. 120/2017;
- All. E.07.02.1.0 - Indagini ambientali - Relazione tecnica;
- All. E.07.02.2.0 - Indagini ambientali - Planimetria con ubicazione dei sondaggi;
- All. E.07.02.3.0 - Indagini ambientali - Verbali di prelievo e rapporti di prova.

VISTE e CONSIDERATE le seguenti osservazioni trasmesse da parte di terzi interessati:

N.	Osservante	Acquisizione DVA		Controdeduzioni
		Protocollo	Data	
1	Sig. Ermes Drigo	DVA-2017-0004072	21/02/2017	Le osservazioni sono state valutate nel quadro prescrittivo del seguente parere.

CONSIDERATO che

- l'intervento in esame si riferisce al Progetto Definitivo "Piano per la sicurezza autostradale- Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti Aree di sosta Fratta nord e Fratta Sud nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro";
- tale intervento ricade all'interno delle opere che la S.p.A. Autovie Venete ha previsto di realizzare nell'ambito del Piano per la Sicurezza Autostradale che la Concessionaria autostradale ha avviato nell'anno 2008 con l'approvazione del progetto preliminare del 31 maggio 2007;
- il progetto persegue l'obiettivo generale di realizzare 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. Le opere mirano al miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione lungo la rete autostradale aumentando la disponibilità di parcheggi per i mezzi pesanti e consentendo così 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.
- il progetto prevede la realizzazione di 2 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud;

CONSIDERATO che per quanto riguarda le alternative di progetto:

[Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several initials on the right.]

la tipologia di opere risulta direttamente connessa con le aree di servizio, configurandosi come una estensione delle stesse.

Le alternative localizzative sono sostanzialmente nulle in quanto il range di definizione geografico è limitato al perimetro dell'area di servizio stessa, escludendo il confine con il tracciato stradale.

L'unica alternativa effettiva permane l'ipotesi "**opzione zero**" ma il mantenimento dell'attuale situazione stigmatizzerebbe il perpetuarsi delle problematiche di sicurezza connesse all'insufficienza degli spazi di sosta per camion ed il perpetuarsi di modalità di sosta irregolari (lungo le corsie di accelerazione/decelerazione, negli spazi di manovra delle aree di servizio, ecc.).

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO e VALUTATO che gli interventi di cui al presente progetto sono 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.

Essi non sono conformi agli attuali strumenti urbanistici dei due Comuni interessati dalla realizzazione delle opere, precisamente Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro.

CONSIDERATO e VALUTATO che l'intervento di cui trattasi è 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, costituisce variante agli strumenti urbanistici vigenti.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'area **Fratta Nord**:

l'area ricade completamente nel territorio comunale di Teglio Veneto e risulta interessare in parte la "Zona per autostrade" per la quale vi è completa compatibilità urbanistica e in parte la zona E, ovvero in area con destinazione agricola, parzialmente interessata da una zona di rispetto autostradale.

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 del 5 settembre 2008 e s.m.i., l'approvazione del progetto da parte del Commissario costituisce variante agli strumenti urbanistici vigenti.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'area **Fratta Sud**:

l'ambito oggetto di intervento ricade in parte nel territorio comunale di Teglio Veneto e in parte in quello di Fossalta di Portogruaro.

Nel comune di Teglio Veneto l'intervento, risulta interessare in parte la "Zona per autostrade" per la quale vi è completa compatibilità urbanistica e in parte la zona E, ovvero in area con destinazione agricola, parzialmente interessata da una zona di rispetto autostradale.

Nel comune di Fossalta di Portogruaro l'intervento secondo il Piano di Assetto del territorio vigente ricade in parte nella zona "urbanizzazione consolidata" nel quale è localizzata l'attuale area di servizio ed in parte nella zona agricola definita "ambito agricolo", parzialmente interessata dalla "fascia o zona di rispetto/cono visuale" derivante dalla presenza della roggia Lugugnana.

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 del 5 settembre 2008 e s.m.i., l'approvazione del progetto da parte del Commissario costituisce automaticamente variante agli strumenti urbanistici vigenti.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la situazione vincolistica:

- i parcheggi di Fratta Nord e Fratta Sud interessano un'area sottoposta ad un vincolo paesaggistico dettato dalla presenza del canale Lugugnana. In conformità a quanto previsto dall'art. 146 comma 3 del codice dei Beni Culturali del Paesaggio di cui al DLgs. 22 gennaio n. 42, è stata redatta dal Proponente apposita Relazione Paesaggistica.

- la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici, in data 21/06/2010 Prot. n. 14470, ha rilasciato parere favorevole all'autorizzazione paesaggistica con la prescrizione che venga assicurata una piantumazione di filari di alberature tra i fossi perimetrali di invaso che delimitano le aree di parcheggio sia presso la Roggia Lugugnana a sud che presso le aree agricole a Nord;
- il MIBACT in data 21/07/2011 Prot. n. 26222 ha espresso parere favorevole in merito all'incremento della macchia arbustiva/arborea a mitigazione delle aree di sosta di Fratta Sud e Fratta Nord;
- il canale Lugugnana fa parte del SIC IT3250044 "Fiumi Reghena e Lemene - canale Teglio e rogge limitrofe - cave di Cinto Caomaggiore" e per tale motivo è stata redatta apposita Relazione di Incidenza, ai sensi del DPR 357/97 e della Deliberazione n.2600 del 18 luglio 2002 conclusasi con la Deliberazione di Giunta della Regione Veneto n. 2277 del 28 settembre 2010;
- a Fratta Nord esiste un vincolo da elettrodotto evidenziato anche sul P.R.G.C. del Comune di Teglio Veneto che impone una fascia di rispetto di 150 m a nord e a sud della linea elettrica. Tutti gli stalli dell'area di servizio sono stati collocati all'esterno di quest'area, rispettando le norme connesse con il vincolo.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- la realizzazione delle due aree di sosta per mezzi pesanti Aree di sosta Fratta nord e Fratta Sud, 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)

Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO e VALUTATO che

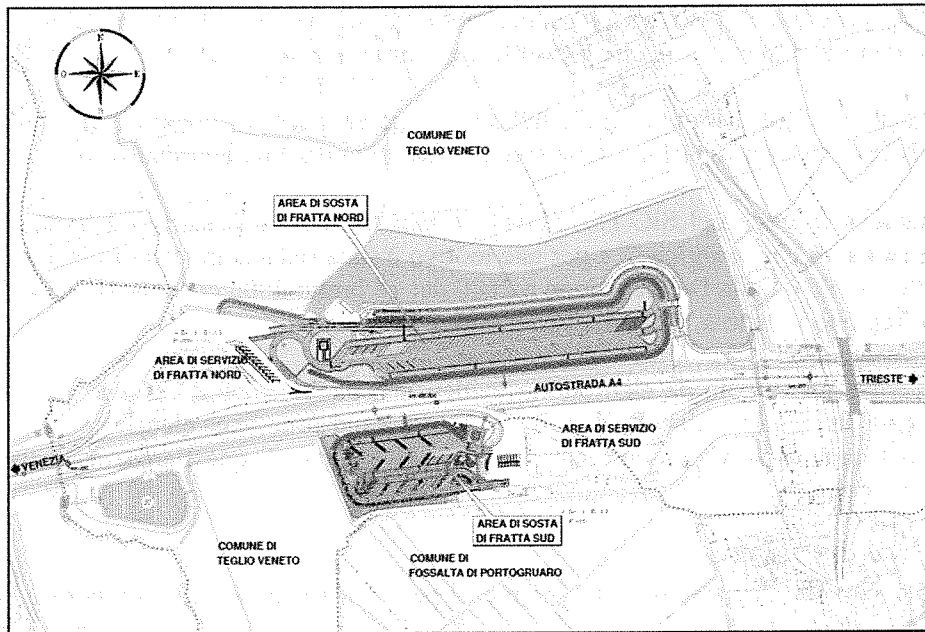
gli interventi riguardano la realizzazione di 2 nuove aree di sosta per i mezzi pesanti presso le aree di servizio di Fratta Nord e Fratta Sud lungo l'autostrada A4.

Tutti i parcheggi saranno realizzati su nuove aree alcune delle quali già di proprietà della Concessionaria.

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.



Nella tabella 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		

Per quanto riguarda l'Area di sosta Fratta Nord

CONSIDERATO e VALUTATO che

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.

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.

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.

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;

CONSIDERATO e VALUTATO che 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 e dopo opportuno trattamento disoleante, alla rete idrica superficiale;

CONSIDERATO e VALUTATO che 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;

CONSIDERATO e VALUTATO che La superficie boschiva e prativa realizzata a nord della nuova area di sosta, avrà un'estensione complessiva di quasi 5 ettari. 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).

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.

CONSIDERATO e VALUTATO che

In sintesi i parametri di intervento sono i seguenti:

- un'area complessiva di circa 5,5 ettari;
- n. 101 stalli per mezzi pesanti, n. 11 stalli per autocorriere, n. 8 stalli per camper;
- circa 2,7 ettari pavimentati con superficie carrabile bituminosa;
- una superficie boschiva pari a 2,9 Ha;
- una superficie prativa pari a 2,0 Ha;
- scavi per un volume pari a circa 35.500 mc, interamente riutilizzati nell'ambito del cantiere;
- realizzazione di banchette per 1.000 ml e circa 7.000 mc;
- bacino di laminazione di superficie pari a ca. 2.500 mq;
- nuova strada di accesso parcheggio dipendenti di circa 150 ml;

Per quanto riguarda l'Area di sosta Fratta Sud

CONSIDERATO e VALUTATO che

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.

CONSIDERATO e VALUTATO che IL parcheggio sarà realizzato su un'area all'interno della proprietà Autovie Venete e quindi non sarà necessario acquisire nuove aree per la costruzione dell'ampliamento.

CONSIDERATO e VALUTATO che 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'organizzazione della circolazione all'interno del parcheggio 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 conduce all'uscita in corrispondenza del piazzale esistente.

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

E' 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.

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.

CONSIDERATO e VALUTATO che In sintesi i parametri di intervento sono i seguenti:

- un'area complessiva di circa 2,3 ettari;
- n. 48 stalli per HDV (mezzi pesanti), n. 7 stalli per autocorriere, n. 6 stalli per camper;
- circa 1,3 Ha pavimentati con superficie carrabile bituminosa;
- scavi per un volume pari a circa 15.800 mc, interamente riutilizzati nell'ambito del cantiere;
- realizzazione di banchette per 200 ml e circa 1.400 mc;
- bacino di laminazione di superficie pari a circa 1.100 mq;

Sistema raccolta e smaltimento acque

CONSIDERATO e VALUTATO che

- il progetto è dotato di una Relazione Geologica e Geotecnica.
- altimetricamente sono state definite tutte le quote dei piazzali in modo da ottimizzare le pendenze trasversali ed allontanare le acque meteoriche dalla piattaforma stradale.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda 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.

CONSIDERATO e VALUTATO che

la progettazione della sistemazione idraulica dei piazzali è stata realizzata con un sistema di gestione così composto:

- 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. 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.

CONSIDERATO e VALUTATO che le acque nere provenienti dal fabbricato per i servizi all'utenza (servizi igienici, ristorazione, lavanderia) a Fratta Nord 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

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto ha ricevuto il Nulla Osta idraulico rilasciato dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta, in data 5 novembre 2009;

Opere d'arte

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le opere edili e i fabbricati previsti in progetto, essi sono rappresentati 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

CONSIDERATO e VALUTATO che 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.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la Pensilina parcheggio autovetture, prevista in corrispondenza all'area di sosta di Fratta Nord essa è 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. collegati da un cordolo in c.a.

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

Durata dei lavori

Fratta Nord

Accantieramento, spostamento Interferenze, bonifica 2 mesi;

Movimenti terra 5/6 mesi;

Opere edili 5/6 mesi;

Captazione ed impianto di depurazione acque p.p. 5/6 mesi;

Pavimentazioni 2 mesi;

Altri impianti 5/6 mesi;

Opere di finitura 2 mesi;

Tenendo conto della contemporaneità di realizzazione di parte delle azioni succitate, il cantiere potrà avere una **durata complessiva pari a 8 mesi.**

Fratta Sud

Accantieramento, spostamento Interferenze, bonifica 2 mesi;

Movimenti terra 5/6 mesi;

Opere edili 5/6 mesi;

Captazione ed impianto di depurazione acque p.p. 5/6 mesi;

Pavimentazioni 2 mesi;

Altri impianti 5/6 mesi;

Opere di finitura 2 mesi;

Tenendo conto della contemporaneità di realizzazione delle azioni succitate, il cantiere potrà avere una durata complessiva pari a 8 mesi, e verrà svolto in sostanziale contemporaneità con quello di Fratta Nord.

CONSIDERATO e VALUTATO che

- Il progetto individua l'organizzazione del cantiere;
- I siti di cantiere ricalcano il sedime delle opere, che rientrano nell'attuale area di pertinenza autostradale;
- I piazzali di rimessa e il deposito mezzi nonché il deposito materiali e le aree raccolta rifiuti, sono previsti all'interno delle aree di cantiere;
- L'area sarà recintata con rete arancione in pvc e dotata di accesso;
- 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.

Piano di gestione dei materiali

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha presentato, nella documentazione integrativa nota prot. I.0021041 del 20/09/2018 il documento: "Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo" ai sensi del DPR 120/2017, in cui illustra le modalità operative da adottare nella gestione dei materiali da scavo prodotti durante l'esecuzione dei lavori per la realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti a Fratta Nord e a Fratta Sud;

PRESO ATTO che il "Piano di utilizzo ai sensi del DPR 120/2017" sostituisce il precedente "Piano di gestione dei materiali" (elab. E.06.00.0.0) in quanto era stato redatto secondo le disposizioni di cui all'art. 41 bis del D.L. 69/2013, ad oggi superato dal D.P.R. 120/2017 in materia di terre e rocce da scavo;

PRESO ATTO che il "Piano di Utilizzo ai sensi del DPR 120/2017" tiene conto della richiesta del Consorzio di bonifica pianura veneta tra Livenza e Tagliamento, al punto 5 del parere tecnico rilasciato con prot. n.6580/0.2 del 05.11.2009, pertanto, il volume di terra di circa 11.464 m3 previsto in riporto nell'area di mitigazione sopracitata non sarà gestito come da tale previsione ma come rifiuto (art. 185, comma 4 del D.Lgs. 152/06) e quindi conferito in idoneo centro di recupero;

I riferimenti normativi seguiti per la gestione dei terreni di scavo sono:

- Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152/2006 e s.m.i., con particolare riferimento agli artt. 184 bis (*Sottoprodotto*), 185 (*Esclusioni dell'ambito di applicazione*), 186 (*Terre e rocce da scavo*).
- Decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120, "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164".
- Decreto Legge 25 gennaio 2012 n.2 - *Misure urgenti in materia ambientale* - e s.m.i., art.3 (*Interpretazione autentica dell'art. 185 del D.Lgs. 152/2006*) commi 1, 2 e 3.

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto prevede un'occupazione complessiva di circa 13,20ha, di cui 8,30ha adibiti ai piazzali, 4,90 ha adibiti ad opere a verde di mitigazione ambientale.

In merito al fabbisogno/gestione di risorse naturali:

- il progetto prevede che i materiali scavati (35.525 m3 circa a Fratta Nord e 15.836 m3 circa a Fratta Sud) vengano in parte riutilizzati, allo stato naturale, nell'ambito dei lavori in oggetto, soprattutto per le aiuole a verde, la formazione delle banche in terra fonoassorbente; le eccedenze non reimpiegabili saranno gestite come rifiuto e conferite in idonei centri di recupero;
- la realizzazione dei piazzali necessita di forniture di inerti adeguati per il sottofondo, provenienti da cave di prestito;
- ulteriori forniture principali sono rappresentate dall'asfalto e a seguire materiali edili (cls, reti e ferri in acciaio, ecc.), per i fabbricati di servizio, marciapiedi, nonché i materiali di cui sono costituiti i vari impianti previsti.

Il bilancio delle terre da scavo è di seguito riportato:

BILANCIO MATERIALI DA SCAVO PRODOTTI E FORNITURE					
Descrizione	TOTALE PRODUZIONE E MATERIALI DA SCAVO [mc]	RIUTILIZZO O NELLO STESSO SITO IN CUI SONO STATI SCAVATI [mc]	RIUTILIZZO IN ALTRA OPERA DI PROGETTO (SOTTOPRODOTTI) [mc]	MATERIA LI DA SCAVO DA GESTIRE IN QUALITA' DI RIFIUTI [mc]	MATERIAL E DA RILEVATO IN FORNITURA (DA CAVE DI PRESTITO) [mc]
Fratta Nord	35.525	30.657	0	4.868	44.716
Fratta Sud	15.836	9.241	0	6.596	14.928
TOTALE	51.361	39.898	0	11.464	59.644

CONSIDERATO e VALUTATO che il terreno scavato sarà riutilizzato :

- per Fratta Nord circa l'86% pari a 30.657m³,
- per Fratta Sud circa il 58% - 9.240 m³
- sarà destinato all'interno delle medesime AdS, per il riempimento delle aiuole spartitraffico, la costruzione di banchette antiabbagliamento da realizzarsi attorno ai rispettivi piazzali, il parziale reinterro su scavi vari, ecc.

CONSIDERATO e VALUTATO che per il materiale da scavo da conferire in centri di recupero inerti, è stata svolta una preliminare indagine volta ad individuare i centri attivi più vicini. Sono stati individuati 6 centri autorizzati (R1-R6) in un raggio di circa 18 km dalle AdS di Fratta Nord e di Fratta Sud, facilmente raggiungibili in gran parte su viabilità di grande comunicazione (autostrada, strade regionali e provinciali);

CONSIDERATO e VALUTATO che nelle rispettive AdS, i siti di produzione e di destinazione coincidono, mentre quelli di deposito temporaneo sono ad esse adiacenti, sempre interne alle aree di cantiere. Pertanto non è previsto alcun trasporto di terre e rocce da scavo tra le AdS di Fratta Nord e di Fratta Sud; Nella planimetria "Accessibilità e organizzazione dei cantieri Fratta Nord e Fratta Sud" allegata al Piano di Utilizzo, sono individuate le aree di deposito temporaneo delle terre da scavo:

- AdS Fratta Nord: **area AN**, ubicata all'interno della futura area di mitigazione ambientale;
- AdS Fratta Sud: **area AS**, ubicata a Sud Sud-Est dell'attuale area di servizio;

CONSIDERATO e VALUTATO che non sono previste viabilità (o percorsi) dedicate per il trasporto del materiale da scavo in quanto gli spostamenti verso i rispettivi siti di deposito temporaneo saranno interni alle aree di cantiere definite dal Progetto;

CONSIDERATO e VALUTATO che come previsto dall'art.5, nelle aree di deposito il materiale da scavo sarà gestito separatamente ed in modo autonomo da un eventuale depositi temporanei di rifiuti; Il materiale da scavo depositato in cumuli verrà identificato tramite apposita segnaletica posizionata in modo visibile e riportante le informazioni relative al sito di produzione e la quantità di materiale in deposito. Le informazioni riportate sulla segnaletica ne consentiranno la tracciabilità. La durata del deposito non supererà il termine di validità del piano di utilizzo;

CONSIDERATO e VALUTATO che per la caratterizzazione geotecnica dei terreni presenti nelle aree di Fratta Nord e Sud sono stati eseguiti tre sondaggi a carotaggio continuo lunghi 15÷20 m, due prove penetrometriche statiche spinte ad una profondità di 20 m dal piano campagna e tre trincee esplorative profonde 2,5 m circa. Tali indagini hanno individuato una situazione stratigrafica caratterizzata da una prevalenza di terreni di natura incoerente (per lo più sabbie limose moderatamente consistenti).

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and center.

- le indagini ambientali hanno evidenziato solo due sforamenti dei limiti di CSC di cui alla tab. 1, colonna A dell'Allegato 5 alla Parte IV del D.Lgs. 152/06.
- n. 2 campioni analizzati (FS-S1C2 e FN-S5C2) presentano invece dei superamenti per quanto concerne i limiti di legge relativi alla col. A (destinazione d'uso verde pubblico, privato e residenziale), ma conformi ai limiti di col. B.

Le terre rappresentate dai campioni analizzati sono pertanto idonee ad essere riutilizzate in sito o, comunque, in un sito differente avente destinazione d'uso commerciale/industriale o assimilata;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo in corso d'opera, nei casi in cui si adottassero metodologie di scavo in grado di determinare una potenziale contaminazione dei materiali da scavo, il Proponente procederà con la caratterizzazione degli stessi in fase di esecuzione secondo i "criteri generali per la caratterizzazione dei siti contaminati" indicati nell'Allegato 2 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006.

Gli esiti analitici saranno confrontati con i limiti di cui alla colonna B della Tabella 1, Allegato 5 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/06, pur adottando nel corso delle analisi una sensibilità corrispondente ai limiti di colonna A della medesima Tabella.

In analogia con i parametri ricercati nel corso della caratterizzazione già condotta sulle terre e rocce da scavo, saranno determinati in laboratorio i seguenti parametri fisici e chimici:

- residuo a 105 °C (%)
- scheletro;
- metalli (Arsenico, Cadmio, Cromo tot., Cromo VI, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame e Zinco);
- Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA);
- Idrocarburi leggeri C_{≤12}
- Idrocarburi pesanti C_{>12}

Le metodiche analitiche impiegate saranno coerenti con quanto definito nell'allegato 5, Parte Quarta, Titolo V del citato D.Lgs.152/2006;

CONSIDERATO e VALUTATO che la caratterizzazione eseguita sulle terre e rocce da scavo non ha messo in evidenza concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti della colonna B "Siti ad uso Commerciale e Industriale", Tabella 1, Allegato 5 alla Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs 152/06;

CONSIDERATO e VALUTATO che il materiale da scavo in esubero, stimato in circa 11.464 m³ (sarà gestito in qualità di rifiuto ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006 e destinato ad operazioni di recupero o smaltimento presso impianti autorizzati;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'impiego dei materiali da scavo nelle opere di cui trattasi, avverrà tal quale o comunque senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;

CONSIDERATO e VALUTATO che la durata del presente Piano di Utilizzo è da intendersi pari a quella dei lavori di realizzazione dell'opera prevista in 240 giorni naturali e consecutivi (8 mesi);

Quadro di riferimento ambientale

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

qualità dell'aria

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.) sono rilevate adeguate.
- Tuttavia non è possibile escludere a priori la possibilità di dispersione di polveri dovuta al movimento terre e dei mezzi in movimento, condizionata dall'andamento meteo-climatico (venti e

pioggia). Si stima che l'ambito di influenza di tali dispersioni possa estinguersi nell'immediato intorno del cantiere.

In fase di esercizio:

- Non si prevedono particolari impatti sulla qualità dell'aria.

Misure di mitigazione

In fase di cantiere il Progetto prevede l'adozione delle seguenti misure:

- manutenzione della viabilità di cantiere provvedendo per l'abbattimento delle polveri a cospargere le piste con cloruro di sodio o, nei casi estremi, ad innaffiarle;
- pulizia dei mezzi in uscita dal cantiere in apposite aree provviste di sistema di raccolta delle acque per il trattamento poste preferibilmente presso l'uscita dal cantiere fisso;
- innaffiamento delle terre di scavo e delle demolizioni;
- allestimento di barriere antipolvere;
- verifica plurigiornaliera e pulizia della normale viabilità ove vi sia immissione di mezzi dal cantiere.

In fase di cantiere il Progetto 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, sottoscozza, ecc.).

CONSIDERATO e VALUTATO che non si prevedono particolari impatti dell'opera sia in fase di cantiere che in fase di esercizio per quanto riguarda la Componente Atmosfera.

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

Caratteri generali

- 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.
 - non sono presenti recettori/ambiti sensibili quali scuole, ospedali, ecc;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- 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 dovranno richiedere 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 non richiede la progettazione di interventi di mitigazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che non si prevedono particolari impatti dell'opera sia in fase di cantiere che in fase di esercizio per quanto riguarda la Componente Rumore.

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

Caratteri generali

Il complesso dell'area di servizio di Fratta si trova alla quota di circa 7÷9 m s.l.m. a valle della "linea delle risorgive" ed è situata in prossimità della Roggia Lugugnana, che trae proprio origine da ambiti di acque di risorgenza;

nelle aree contermini al Progetto è presente la Roggia Lugugnana; m 300 dall'area Fratta Nord e m 15 dall'area Fratta Sud;

Canale Taglio Nuovo: m 2.650 circa;

Fiume Reghena m 6.130 circa;

Fiume Lemene m 3.200 circa.

Stima preliminare dei potenziali impatti

CONSIDERATO e VALUTATO che

- Per le acque superficiali, non sono prevedibili impatti significativi.
- Per le acque sotterranee, la tecnica impiegata 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 previste sono sufficienti ad escludere impatti significativi sulla falda.

Misure di mitigazione

la progettazione della sistemazione idraulica dei piazzali è stata eseguita con:

- un 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;
- una 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;
- un 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.
- nel canale è previsto un franco di sicurezza e una tubazione per lo scarico di troppo pieno;
- un 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;
- un 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 assenza di significativi impatti negativi sui corpi idrici superficiali e sotterranei, non sono previste ulteriori misure di mitigazione specifiche.

CONSIDERATO e VALUTATO le significative distanze e gli elementi detrattori che si frappongono fra questi ultimi corsi d'acqua ed i siti di intervento, sono da escludere significative potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera dell'attuazione delle aree di sosta;

CONSIDERATO e VALUTATO il Nulla Osta Idraulico e allo scarico, da parte del Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento, con Prot. n.6580/02 del 05/11/2009;

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

Caratteri generali

Suolo:

l'intervento si estende su un'area complessiva di circa 7,8 ettari e si sviluppa 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.

Il territorio in cui si ubica il sito oggetto di intervento, risulta quello tipico della Pianura Padano-Veneto Friulana, che si caratterizza come un "Ambito di interesse agricolo" non sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi della Legge 1497/1939 nel quale la semplificazione ecologica operata dall'uomo mantiene ancora modesti caratteri di equilibrio con la componente naturale.

Il paesaggio è quello tipico della pianura dove si pratica un'agricoltura intensiva, considerata la buona fertilità dei substrati (in prevalenza limo-sabbioso) e la presenza di una falda freatica presente a limitata profondità.

La composizione fondiaria è quella tipica di pianura, con appezzamenti mediograndi regolari ed a volte modulari, generalmente destinati a seminativo o a vigneto ed a tratti con la presenza di pioppeti. Limitate sono le foraggere dato un comparto zootecnico in continua regressione. Le attività di bonifica ed una diffusa antropizzazione hanno in ogni caso condizionato l'assetto dei luoghi determinando il classico agro ecosistema semplificato nelle componenti vegetali naturali;

Sottosuolo:

51



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;

Stima preliminare dei potenziali impatti

- asporto di terreno vegetale e modificazione del suolo con rimescolamento degli orizzonti naturali;
- ampliamento delle aree impermeabilizzate;
- modifica delle direzioni di deflusso superficiale delle aree agricole adiacenti all'opera;
- generale diminuzione dei tempi di corrivazione delle acque piovane verso l'asta principale;
- maggiore vulnerabilità della falda freatica in occasione di sversamenti accidentali sul suolo di sostanze inquinanti; i tempi per l'immissione dell'inquinante in falda dipendono dalla viscosità dell'inquinante, dalla sua quantità e della permeabilità verticale sul sito;

Misure di mitigazione

CONSIDERATO e VALUTATO che

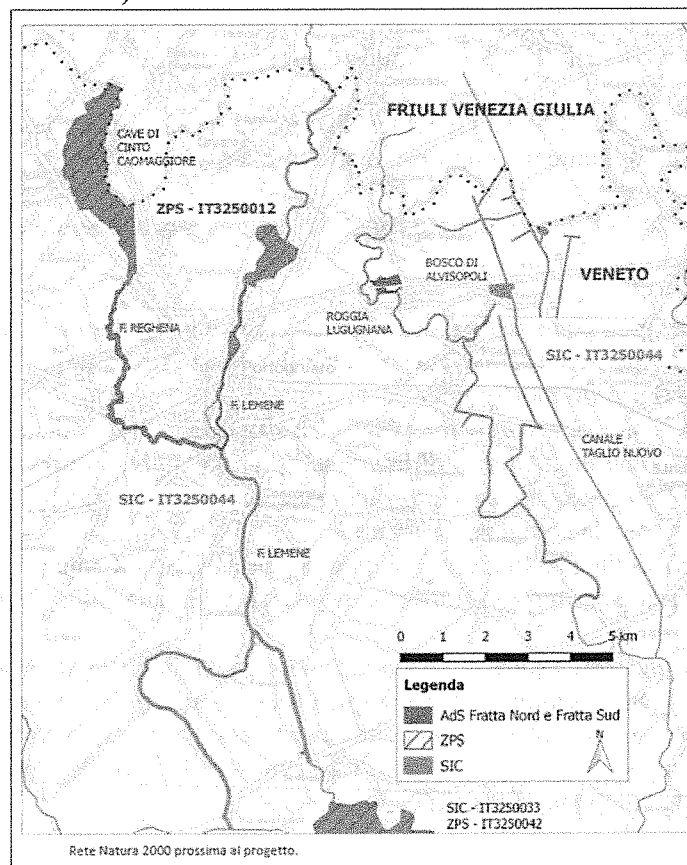
in funzione delle opere progettate e delle modalità di intervento prescelte, i suddetti impatti si rivelano di livello ridotto:

tutti gli aspetti suindicati sono stati oggetto di attenzione nella fase progettuale, limitando al minimo indispensabile le ricadute di carattere ambientale sul suolo.

In particolar modo: il sistema di raccolta, laminazione e caratterizzazione delle acque meteoriche

CONSIDERATO e VALUTATO che sono da escludere significative potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera dell'attuazione delle aree di sosta.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la **Componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi**, il Proponente ha presentato, nella documentazione integrativa - nota prot. U.0001542 del 19.04.2018, il documento A.10.00.0.0 - **Studio di Incidenza Ecologica** (ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 così come mod. dal DPR 120/2003)



I siti Rete Natura 2000 più prossimi al sito di intervento sono:





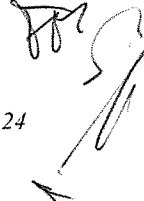
- **SIC IT3250044** “Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore.
- **ZPS IT3250012** “Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore”

La ZPS presenta una sovrapposizione con il SIC, nella zona delle “Cave di Cinto Caomaggiore” e lungo i Fiumi Reghena e Lemene;

CONSIDERATO e VALUTATO che il **SIC IT3250044** - Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore - e la **ZPS IT3250012** “Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene – cave di Cinto Caomaggiore:

- risultano geograficamente molto articolati ma caratterizzati da corsi d'acqua di risorgiva meandriformi a dinamica naturale. Si tratta di fiumi di pianura con elevata valenza vegetazionale e faunistica; presenza di risorgive con vegetazione acquatica radicante e natante del *Ranunculion fluitantis* e, nelle acque più fresche, del *Ranunculo-Sietum erecto* submersi; cariceti, giuncheti e canneti ripariali (*Sparagano-Glycerion* e *Phragmition*), prati igrofili (praterie con *Molinia*), boschi igrofili ripariali a *Salix alba*, *S. cinerea* e *S. triandra*, *Alnus glutinosa*, *Populus nigra* e *P. alba* (*Salicetea purpureae*). Elementi di bosco planiziale a *Quercus robur*, *Acer campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor*;
- il SIC presenta una serie di aree umide di origine artificiale (Cave di Cinto Caomaggiore) importanti per la sosta, lo svernamento e la nidificazione di diverse specie di uccelli acquatici, in particolare Ardeidi, Anatidi e Rallidi. Numerose specie (in totale 14) sono incluse in allegato I della Direttiva Uccelli. In questo territorio è presente inoltre la principale colonia di individui svernanti di Cormorano comune (*Phalacrocorax carbo*) per quanto concerne l'entroterra veneziano;
- non tutte le componenti del SIC IT3250044 risultano coinvolte; infatti, nel settore oggetto di analisi, ricade solo la **Roggia Lugugnana**, in cui è presente solo l'habitat 3260 “*Fiumi delle pianure montani con vegetazione del Ranunculion fluitantis e Callitriche-Batrachion*”;
- la roggia Lugugnana si sviluppa in ampi meandri con andamento nord sud, attraversa ortogonalmente l'autostrada e, a valle dell'attraversamento, effettua quasi un'inversione di direzione andandosi ad avvicinare nuovamente all'autostrada, proprio in prossimità dell'attuale area di servizio, per poi affiancarla per tutto il tratto in cui scorre quasi parallelamente al perimetro stesso dell'area di servizio Fratta Sud.
- in prossimità dell'area di servizio Fratta Nord, la Roggia è pressoché priva di vegetazione arboreo/arbustiva se si esclude la diffusa presenza di rovi la cui piccola taglia è contenuta da manutenzione ordinaria della Roggia che sembra frequente (foto 9, 12). Solo dove scorre in stretta aderenza alla recinzione (foto 10), si osservano delle sodaglie di rovo da cui emergono qualche salice bianco, robinia, sambuco e platano, non di rado con edera che avvolge i tronchi degli alberi medesimi. A margine dell'acqua, sporadicamente si rinvencono *Phragmites australis*, *Carex flacca*, *Sparganium erectum*.
- sul territorio è presente anche la Garzaia delle Cave di Cinto Caomaggiore, collocata all'interno dei confini della **ZPS IT3250012** “Ambiti Fluviali del Reghena e del Lemene (Cave di Cinto Maggiore)”, con cui il SIC intesse rapporti di scambio di un certo interesse ecologico. Rispetto all'autostrada A4, la Garzaia è posizionata molto più a nord (circa 3,2 km) e quindi si ritiene abbastanza preservata da possibili potenziali impatti, in quanto proprio a causa della distanza non si configurano situazioni di interferenza rispetto alla sussistenza della garzaia stessa;

Caratteri generali

4'      di 24

In linea generale il contesto dei luoghi risulta significativamente condizionato dalla antropizzazione dei luoghi derivata dalla prevalente condizione agricola del contesto territoriale in cui è inserita l'area in oggetto.

La presenza della Roggia Lugugnana, seppur compressa dalle limitrofe destinazioni d'uso dei siti, conferisce al contesto un valore naturalistico significativo per la presenza di associazioni vegetali particolarmente interessanti e tipiche dei corsi d'acqua di risorgiva.

Per quanto riguarda le distanze tra le aree oggetto di tutela ambientale, e le future aree di sosta (nord e sud) i dati rilevati indicano le seguenti misure:

- Roggia Lugugnana; m 300 dall'area Fratta Nord e m 15 dall'area Fratta Sud;
- Bosco di Alvisopoli; m 2.550 considerando il baricentro dell'area boscata;
- canale Taglio Nuovo: m 2.650;
- fiume Reghena m 6.130;
- Fiume Lemene m 3.200.

Stima preliminare dei potenziali impatti

Per quanto riguarda l'area di Servizio di **Fratta Sud**, essa interagisce con il SIC della rete Natura 2000 IT3250044 (Fiumi Reghena e Lemene – Canale Taglio e rogge limitrofe – Cave di Cinto Caomaggiore), in quanto il limite spondale della roggia Lugugnana, che viene già attraversato dall'autostrada A4, viene lambito, senza tuttavia modificare nessuna delle condizioni ambientali del sito oggetto di tutela.

La descrizione delle caratteristiche del Sito IT3250044 identifica l'ambito all'interno di:

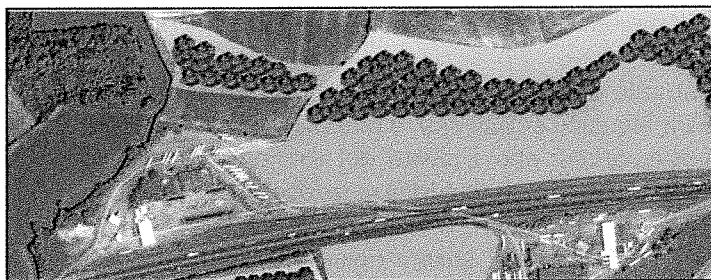
- Corsi d'acqua e di risorgiva meandriformi a dinamica naturale.
- Fiumi di pianura con elevata valenza vegetazionale e faunistica;
- Presenza di risorgive con vegetazione acquatica radicante e natante del *Ranunculum fluitantis* e, nelle acque più fresche, del *Ranuncolo*
- *Sietum erectosubmersi*;
- Cariceti, giuncheti e canneti ripariali (*Spargano-Glycerion* e *Phragmition*),
- Prati igrofilo, boschi igrofilo ripariali a *Salix alba*, *S. cinerea* e *S. triandra*, *Alnus glutinosa*, *Populus nigra* e *P. alba* (*Salicetea purpureae*).
- Elementi di bosco pianiziale e *Quercus robur*, *Acer Campestre*, *Fraxinus ornus* e *Ulmus minor*.

CONSIDERATO e VALUTATO il Parere favorevole da parte della Regione Veneto - Autorità competente per l'attuazione della rete ecologica europea natura 2000, - Dgr. n.2277 del 28/09/2010, in relazione all' assenza di impatti significativi sul contesto naturalistico del SIC, sulla qualità degli habitat e sulla tipologia dell'assetto faunistico;

CONSIDERATO e VALUTATO che il quadro faunistico dell'area risulta fortemente condizionato dalla forte antropizzazione dei territori limitrofi al sito in analisi. L'omogeneità delle coltivazioni e la conseguente semplificazione dell'ambiente, oltre alla presenza capillare da parte dell'uomo, hanno rappresentato e tutt'ora rappresentano fattori limitanti alla conservazione ed un eventuale sviluppo di un quadro faunistico articolato.

CONSIDERATO e VALUTATO l'intervento di mitigazione previsto nel Progetto riguardante la superficie boschiva e prativa realizzata a nord delle nuove aree di sosta. Quest'area verrà realizzata per mascherare le aree di sosta e avrà un'estensione complessiva di quasi 5 ettari.

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).



la prevista area boschiva e prativa, potrà compensare gli effetti negativi determinati dalla realizzazione dell'infrastruttura e portare inoltre a un notevole miglioramento rispetto alla situazione attuale dell'area, rendendo fruibili alla fauna nuovi habitat per la nidificazione e l'alimentazione.

CONSIDERATO e VALUTATO che l'ipotesi iniziale adottata dal Proponente, nello Studio Ambientale per quanto concerne l'area di mitigazione, riguardante la superficie boschiva e prativa, adibita ad area per il riporto del materiale in esubero, derivante dagli interventi in progetto, con conseguente rialzo del piano di campagna di circa 30/40 cm. è stata annullata, così come specificato nella documentazione integrativa prot. con nota prot. I.0021041 del 20/09/2018 pertanto le quote del terreno resteranno invariate;

CONSIDERATO e VALUTATO le distanze e gli elementi detrattori che si frappongono fra i corsi d'acqua ed i siti di intervento, sono da escludere significative potenziali forme di ricadute, anche indirette negative ad opera dell'attuazione delle aree di sosta.

VALUTATO che dall'esito dello studio di selezione preliminare e sintesi della valutazione, circa gli effetti negativi sul sito o la regione biogeografica, non si rilevano effetti negativi significativi sugli habitat e sulle specie presenti all'interno dei siti;

CONSIDERATO e VALUTATO che sulla base delle analisi e valutazioni condotte, non sono emersi impatti negativi significativi generati dalle azioni di progetto sui siti Natura 2000 considerati;

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

Caratteri generali

Il territorio in cui si ubica il sito oggetto di intervento, ricade nell'ambito "pianure del Sandonatese e Portogruarese", che così viene in sintesi descritto relativamente alle sue valenze: "L'ambito presenta nel complesso una buona rilevanza naturalistica; seppur forte la presenza di seminativi e del paesaggio monotono a questi associato, si riscontra anche una buona diffusione di vigneti e soprattutto di corsi d'acqua e boschi planiziali che dimostrano caratteri naturalistici ed ecologici degni di nota.

Tra gli elementi di valore naturalistico-ambientale e storico-culturale si segnalano in particolare:

- i sistemi fluviali dei fiumi Reghena, Lemene, Meolo e - Vallio,
- i residui di boschi planiziali,
- la Grava di Malafesta del fiume Tagliamento,
- le cave senili di Cinto Caomaggiore,
- la città archeologica di Concordia Sagittaria,
- il centro storico - città murata di Portogruaro,
- i luoghi di Ippolito Nievo de "Le confessioni di un italiano"
- (Fratta),
- i mulini di Stalis e mulini di Boldara e del Nogarolo,
- gli elementi di interesse storico-testimoniale: i resti archeologici, gli edifici religiosi (tra cui l'Abbazia di Summaga), le ville storiche (tra cui Villa Zeno di Andrea Palladio a Cessalto), gli antichi borghi, i mulini.

Stima preliminare dei potenziali impatti

CONSIDERATO e VALUTATO che

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right. A date stamp "19 di 24" is visible near the bottom right.

- per quanto riguarda le condizioni di visibilità dell'opera, è necessario considerare che essa si sviluppa in adiacenza all'autostrada A4;
- la previsione della nuova area di sosta, costituendo una logica espansione dell'esistente struttura viaria, determina nel paesaggio un impatto decisamente limitato;
- 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

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'intervento di Fratta Sud, che è adiacente alla roggia Lugugnana, esso si articola nell'ordinata impostazione di un'ampia area inutilizzata posta in fregio alla direttrice autostradale, prevedendo la regolarizzazione del terreno esistente e la creazione di un'area di sosta adeguatamente protetta dalla parte dell'autostrada da banchetta in terra verde che limita notevolmente l'impatto visivo, mentre dalla parte opposta la vegetazione ripariale della Roggia Lugugnana completa l'opera di mimetizzazione ambientale.

Quest'area verrà realizzata per mascherare le aree di sosta e avrà un'estensione complessiva di quasi 5 ettari. 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).

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la vicinanza al corso d'acqua Roggia Lugugnana è stato oggetto di apposita relazione paesaggistica e in relazione ad essa il progetto ha ricevuto l'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004.

CONSIDERATO che il progetto ha ricevuto il Parere favorevole da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale del Veneto, con Parere Prot. n. 24577 del 06/09/2011;

CONSIDERATO e VALUTATO che il progetto ha ricevuto il Nulla Osta idraulico, con prescrizioni, rilasciato dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta, in data 5 novembre 2009, e che tali prescrizioni dovranno essere ottemperate;

VALUTATO che l'ipotesi iniziale adottata dal Proponente, nello Studio Ambientale, per quanto concerne l'area di mitigazione, riguardante la superficie boschiva e prativa, adibita ad area per il riporto del materiale in esubero, con conseguente rialzo del piano di campagna di circa 30/40 cm. è stata annullata, così come specificato nella documentazione integrativa prot. I.0021041 del 20/09/2018 pertanto le quote del terreno resteranno invariate;

PRESO ATTO che il Proponente ha richiesto, con nota prot. DVA n. 9290 del 20/04/2018, qualora ritenuto opportuno da parte dell'Autorità competente, ai sensi dell'Art. 19 comma 8 del D.Lgs 152/2006, di specificare le condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire impatti ambientali significativi e negativi;

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

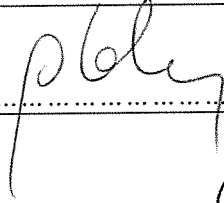
Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto "Piano per la sicurezza autostradale - Realizzazione di due aree di sosta per mezzi pesanti Aree di sosta Fratta nord e Fratta Sud nei Comuni di Teglio Veneto e Fossalta di Portogruaro" presentato dalla Società Autovie Venete S.p.A., a condizione che vengano ottemperate tutte le indicazioni descritte nel SIA:

Prescrizione n.1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Altri aspetti – Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Per quanto riguarda i n. 2 campioni analizzati (FS-S1C2 e FN-S5C2), che presentano superamenti dei valori di concentrazione delle

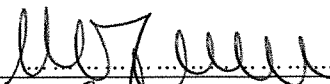

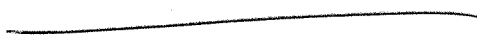
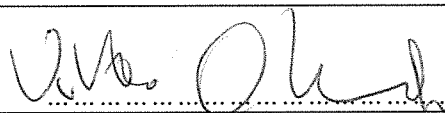
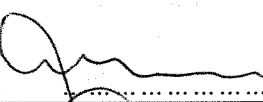
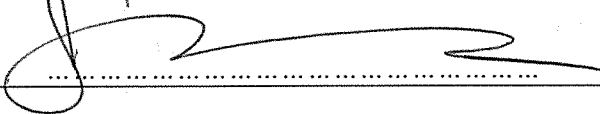
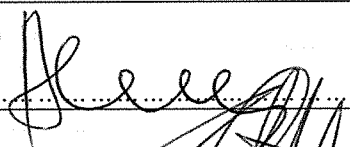

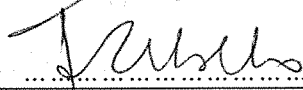
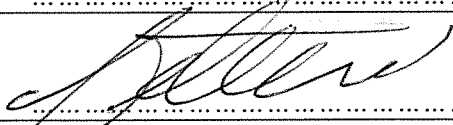

Prescrizione n.1	
	CSC (ex colonna A della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) dovranno essere eseguiti approfondimenti d'indagine in contraddittorio con ARPA.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA

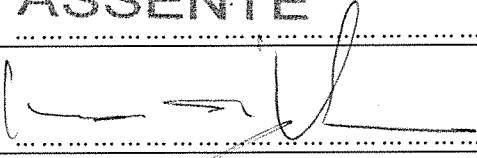
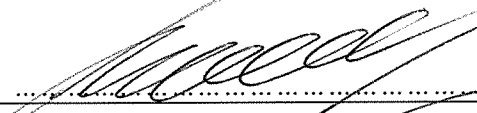
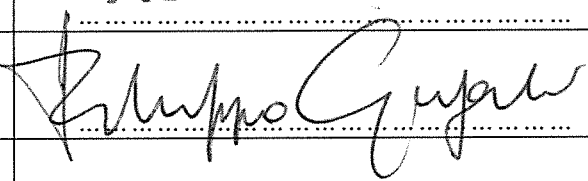
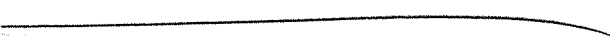
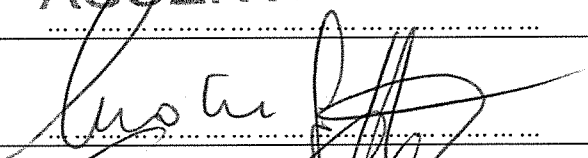

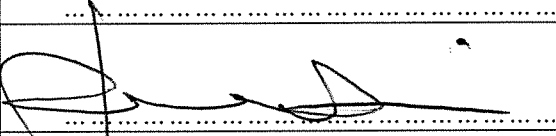
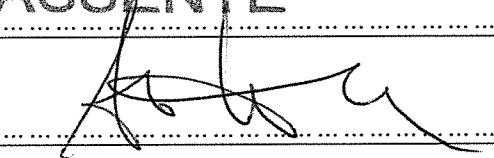
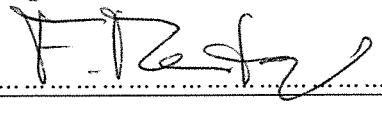
Prescrizione n.2	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Approfondire il Piano di Monitoraggio Ambientale in accordo con ARPA per le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam per l'atmosfera, l'ambiente idrico ed il rumore. I dati del monitoraggio dovranno essere inviati all'ARPA al fine di verificare la necessità di attuazione di eventuali ulteriori misure mitigative.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	Regione Veneto



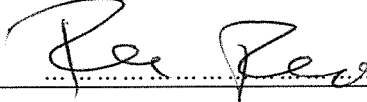

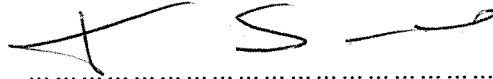
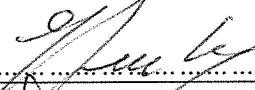
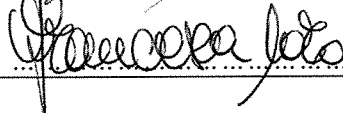
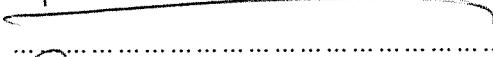
Prescrizione n.3	
Macrofase	in corso d'opera
Fase	Fase di progettazione esecutiva, Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale, mitigazioni
Oggetto della prescrizione	in fase di cantiere dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti necessari per la mitigazione 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;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva, Lavori per la realizzazione dell'opera, Esercizio dell'opera
Ente vigilante	ARPA
Enti coinvolti	Regione Veneto

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
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	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

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

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	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	