



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 244 del 7 maggio 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Variante alla S.S. n. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella e scavalco della rotatoria di Calvecchia</p> <p>ID_VIP: 5652</p>
Proponente:	ANAS S.p.A.

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS **Sottocommissione VIA**

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs. 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “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”;
- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le linee guida del Sistema Nazionale della Protezione Ambientale sull’applicazione della disciplina per l’utilizzazione delle terre e rocce da scavo. SNPA, 22/2019;
- le linee guida del Sistema Nazionale della Protezione Ambientale sulla Valutazione di Impatto Ambientale – Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale. SNPA, 28/2020.

DATO ATTO che:

- con nota del 09/11/2020 la Società ANAS S.p.A. e acquisita al prot. MATTM-92573 del 11/11/2020, integrata con nota del 16/11/2020 acquisita al prot. MATTM-94083, ha presentato, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., istanza per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, relativa al progetto oggetto del presente parere;
- la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo - Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale (d’ora innanzi Divisione), con nota prot. MATTM/95309 del 19/11/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n.

CTVA/3792 del 19/11/2020 ha trasmesso, ai fini delle determinazioni della stessa Divisione e della predisposizione del provvedimento, la documentazione acquisita, comunicando la procedibilità dell’istanza di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota MATTM/95310 del 19/11/2020, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale dello Studio preliminare ambientale e la documentazione a corredo della stessa documentazione all’indirizzo <https://va.minambiente.it/IT/Oggetti/Documentazione/7635/11066>;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, è costituita da Elaborati del progetto e dallo Studio preliminare ambientale;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nell’Allegato II-bis - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale (allegato introdotto dall’art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017) *punto 2. Progetti di infrastrutture c) strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*;
- il progetto definitivo della Variante alla S.S. n. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella e scavalco della rotatoria di Calvecchia, ricade interamente nel comune di San Donà di Piave, nel comune di Venezia. Il progetto è caratterizzato da due distinti interventi:
 - o il primo “*Variante alla S.S.14 a sud della città di San Donà di Piave*” riguarda la realizzazione della variante alla S.S. n. 14 della Venezia Giulia, a Sud della città di San Donà di Piave, dalla “Rotatoria di Caposile” alla “Rotatoria di Passarella” mediante la realizzazione di un tratto di strada extraurbana secondaria di categoria C1 della lunghezza di circa 3,5 km che si sviluppa parallelamente all’attuale sedime della S.P. 47 “Caposile-Eraclea” Parte delle opere è stata già realizzata ed altre sono in corso di esecuzione, su iniziativa del Comune di San Donà di Piave. Il tracciato ha uno sviluppo regolare, con lunghi rettilinei e curve ad ampio raggio; il profilo altimetrico presenta dei punti con altezza massima di circa 4,5 metri rispetto al piano campagna, al fine di permettere la realizzazione di sottopassaggi per i mezzi agricoli e per la viabilità ordinaria in prossimità di via Bari Cavadi. L’intervento prevede la realizzazione di 2 corsie di larghezza pari a 3,75 m, affiancate da banchina di larghezza pari a 1,5 m. L’inserimento del nuovo tracciato con la viabilità esistente avviene a sud con la costruzione della “Rotatoria Caposile” (intersezione fra il nuovo asse, la S.P. n° 47 Via Piave Vecchia e la S.R. n° 43 Via Caposile); a nord la nuova strada si innesta sulla esistente “Rotatoria Passarella”. Il tracciato interferisce con una viabilità essenzialmente agricola e di accessibilità ai fondi, pertanto parallelamente all’asse principale verranno realizzate due complanari collegate fra loro attraverso tre sottopassi di cui due a valenza essenzialmente “agricola”;

- il secondo intervento “*Scavalco della S.S. 14 in località Calvecchia*” riguarda lo scavalco ed il completamento dello svincolo di collegamento fra la S.S. 14 “della Venezia Giulia”, nel suo tracciato originario mediante la costruzione di un cavalcavia con una sezione trasversale di una strada extraurbana secondaria di categoria C1. Lo scavalco della rotatoria di Calvecchia ha una lunghezza di 1175,00 m trattandosi del completamento di un intervento già in parte realizzato, la geometrizzazione della linea d’asse è stata effettuata con riferimento ai criteri del DM 5/11/01. Dalla progr. 0+568,00 alla progr. 0+705,00 per scavalcare la rotatoria esistente, il nuovo tracciato viaggia su un viadotto di tre campate della lunghezza totale di 137 m. Nei tratti di approccio al viadotto sarà costruito un rilevato in terra armata.
- la procedura di gestione delle terre e rocce da scavo (Elaborato T00CA00CANRE02-D) è stata condotta ai sensi del D.P.R. 120/2017 e descritta all’interno del su citato elaborato “Gestione dei materiali”, il quale presenta in linea di massima i contenuti previsti dal Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, ma non è il PUT vero e proprio richiesto dalla norma specifica di settore e non è un documento autoportante.

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell’intervento

La nuova viabilità di progetto prevista per San Donà di Piave è stata oggetto di analisi e approfondimenti da parte delle Amministrazioni competenti in un percorso che è iniziato fin dal 2007.

Nel corso del 2007 il Compartimento della Viabilità per il Veneto ha redatto un progetto preliminare dell’intervento relativo al 3° lotto della Variante di San Donà di Piave, trasmesso in data 14.12.2007 alla Direzione Centrale Progettazione; tale progetto prevedeva l’ammodernamento in sede della S.P. 47 “Caposile-Eraclea”, nel tratto denominato “Via Armellina”, a partire dalla rotatoria di Caposile fino all’abitato di Passarella dove ha inizio il II lotto;

A seguito di approfondimenti svolti il Comune di San Donà di Piave in data 09/10/2008 ha trasmesso una nota all’ANAS manifestando la volontà di sviluppare un tracciato alternativo a Sud di Via Armellina, in quanto ritenuto meno impattante dal punto di vista ambientale, sociale ed economico e di assumersi i costi della progettazione preliminare dell’intervento così come ridefinito;

Tale nuova soluzione progettuale è stata ritenuta condivisibile da ANAS la quale nel 2009 ha proceduto alla redazione sia della progettazione preliminare sia di quella definitiva per il completamento della variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud di San Donà di Piave. Nell’ambito di tale variante si inserisce anche il completamento dello svincolo sulla S.S. 14 in località Calvecchia in Comune di San Donà di Piave, consistente nella realizzazione di un cavalcavia sul nuovo svincolo a rotatoria che collegherà il sistema viario principale al casello autostradale di Noventa di Piave.

In data 14.07.2010, il Magistrato alle Acque – Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ha indetto la Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo, nel corso della quale è stata raggiunta l’Intesa Stato – Regione ai sensi del DPR 616/1977 e dell’art.3 del DPR n.383, definita con prot. n°12223 del 4 novembre 2010, con il medesimo atto è stato autorizzato il progetto subordinato all’ottemperanza di una serie di osservazioni avanzate dal comune di San Donà di Piave, quali:
n.1 - la realizzazione di una rotatoria all’incrocio tra via Ermellina e via Argine di Mezzo; n.2 -

l'eliminazione dello svincolo su via Bari Cavadi, mantenendo il sottopasso per il transito del traffico locale e dei mezzi agricoli; n.3 - la sistemazione e l'asfaltatura di via Bari Cavadi, mantenendo le caratteristiche attuali; n.4 - l'installazione di barriere antirumore in prossimità delle abitazioni e la riduzione, nello stesso tratto, dell'ingombro del rilevato stradale; n.5 - il posizionamento di idonea segnaletica mirata ad impedire il transito di mezzi pesanti in via Armellina; n.6 - l'installazione di barriere antirumore sul viadotto di scavalco della rotatoria Calvecchia. ANAS nell'ambito della CdS ha rappresentato la richiesta n. 1 (realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra via Ermellina e via Argine di Mezzo) riguarda un addendum all'intervento di progetto e, come tale, non è interessato dalla procedura espropriativa avviata in data 15.02.2010 ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, mediante avviso pubblicato su due quotidiani, uno a diffusione nazionale ed uno a diffusione locale. Lo stesso avviso è stato inserito sul sito internet della Regione Veneto e affisso presso l'albo pretorio del Comune di San Donà di Piave. Ciò considerato, ANAS si è dichiarata disponibile a recepire tale richiesta nell'ambito della redazione del progetto esecutivo, a condizione che il Comune assumesse l'onere di acquisire, in via bonaria, le aree interessate dall'intervento aggiuntivo. Inoltre, ANAS, relativamente alle richieste comunali nn. 2-3-4-5 e 6, ha dichiarato che le stesse saranno recepite nell'iter di completamento progettuale (ri-definizione del Progetto Definitivo per appalto integrato), con le seguenti precisazioni: la richiesta n. 3, inerente la sistemazione e l'asfaltatura di via Bari Cavadi, non solo limitatamente al tratto interessato dal sottopasso, sarà valutata in relazione alla disponibilità finanziaria dell'intervento; per quanto attiene la richiesta n. 6, sarà verificata la necessità di barriere antirumore ove necessario, con riferimento alle preesistenze insediative ubicate in prossimità dell'area di intervento.

L'approvazione del Progetto Definitivo ottenuta nel 2010 è risultata decaduta nel 2016, in quanto sono passati cinque anni di relativa validità; di conseguenza, ANAS si è trovata nella necessità di redigere un nuovo Progetto Definitivo per ottenere le necessarie autorizzazioni. A tale fine, ANAS – Coordinamento Territoriale Nord-est ha dato incarico di redigere il Progetto Definitivo altresì ottemperante al Verbale della Conferenza dei Servizi nonché corredato della documentazione necessaria per presentare la presente istanza di procedura di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. e ii. corredata di riscontro alle richieste espresse dal Comune di San Donà di Piave inerenti le osservazioni di materia ambientale, nello specifico la n° 4 e 6.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il progetto in esame prevede due interventi separati, come riportati in Figura 1:

- Variante alla S.S. 14 a sud della città di San Donà di Piave,
- Scavalcamento della S.S. 14 in località Calvecchia;

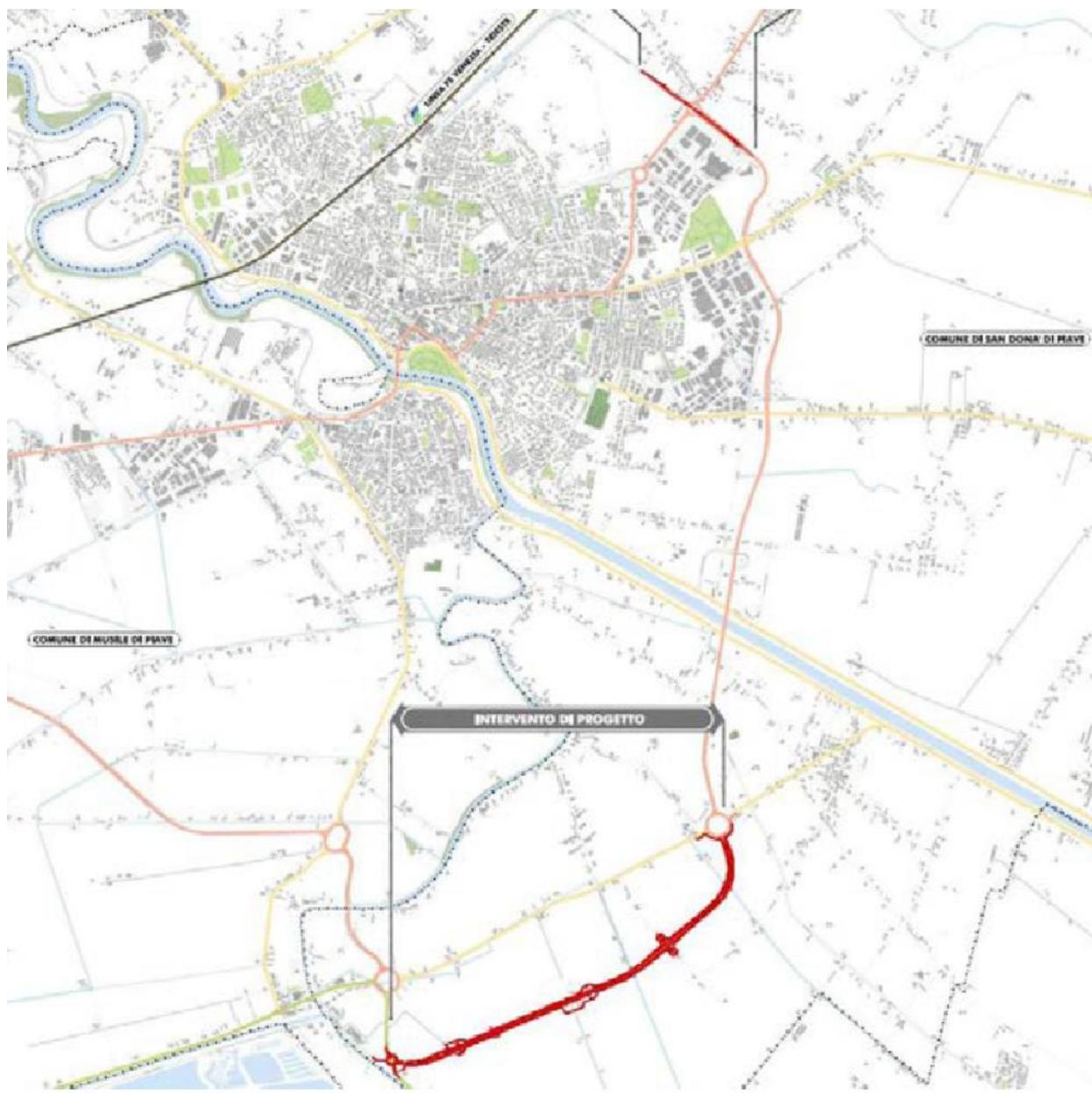


Figura 1 – Individuazione interventi di progetto

Dall’esame della documentazione prodotta per lo Studio Preliminare Ambientale si rileva che il Proponente ha proposto la valutazione di due configurazioni progettuali alternative per ciascuno dei due interventi:

- Variante alla S.S.14 a sud della città di San Donà di Piave:
 1. Configurazione progettuale alternativa 1: Riqualificazione in sede di via Armellina dalla rotonda di Caposile alla rotonda di Passarella. Tale configurazione progettuale prevede l’ammodernamento, in sede, della S.P. 47 “Caposile-Eraclea” nel tratto qualificato come “via Armellina”, a partire dalla rotonda di Caposile fino all’abitato di Passarella dove, con una rotonda di progetto, ha inizio il II° lotto degli interventi. La riqualificazione dell’attuale sedime stradale prevede, nello specifico, di adeguare la viabilità esistente alla categoria C1 (extraurbana secondaria), con una carreggiata con due corsie, una per senso di marcia, della larghezza di 3.75 m, oltre a due banchine da 1.50 m. Al fine di evitare accessi diretti, così da migliorare le condizioni di sicurezza stradale del tratto di viabilità in oggetto, si prevede la realizzazione di controstrade di

connessione all’edificato e ai fondi limitrofi. L’intervento ha una estensione complessiva di circa 2.9 km; trattandosi di un risezionamento in sede, l’altimetria dell’asse principale conferma le quote esistenti, anche le nuove controstrade, dovendo collegare l’edificato esistente ed il reticolo delle viabilità poderali, si appoggia approssimativamente alla quota dell’attuale piano campagna. Il sistema delle controstrade si compone di due viabilità, poste a sud a nord della viabilità esistente, con sviluppo parallelo al tracciato principale. Le due controstrade collegano l’edificato posto ai margini della infrastruttura viaria, liberando completamente l’asse principale da accessi e viabilità interferenti. La sezione della controstrada presenta due corsie, una per senso di marcia, con larghezza pari a 2.75 m, oltre a banchine da 0.50 m. La controstrada “nord” si sviluppa per tutta l’estensione dell’intervento di ammodernamento della “via Armellina”, a partire dalla rotatoria di Caposile fino alla rotatoria del lotto II, in corrispondenza dell’abitato di Passerella. Questo tratto di viabilità viene affiancato, lungo il lato nord, per tutta la sua estensione, da una pista ciclabile bidirezionale. In corrispondenza dell’innesto con la rotatoria di Caposile la controstrada risulta di tipo monodirezionale, consentendo solamente l’ingresso in rotatoria. Il collegamento della controstrada con la rotatoria di Passerella risulta invece bidirezionale, consentendo così sia l’ingresso che l’uscita dalla rotatoria. La controstrada “sud”, differentemente da quella “nord”, non si estende per tutto lo sviluppo dell’intervento, ma è presente solamente in due tratti, un primo breve segmento in corrispondenza della rotatoria di Caposile, della lunghezza indicativa di 350 m e un secondo tratto, a partire approssimativamente dalla parte mediana dell’intervento, che si estende verso est fino a collegarsi con la rotatoria di Passerella. Il tratto privo di controstrada si trova in corrispondenza di una porzione di territorio agricolo privo di abitazioni e di viabilità poderali. Il primo tratto di controstrada, di tipo monodirezionale, si stacca dall’asse principale a circa 150 m dalla rotatoria di Caposile e consente l’accesso ad un edificio posto a breve distanza dalla viabilità ammodernata ed a un reticolo di viabilità poderali che conducono a diversi edifici agricoli. Il secondo tratto di controstrada, tutto bidirezionale, presenta uno sviluppo di circa 1.7 km e si collega alla viabilità ordinaria in corrispondenza della rotatoria di Passerella. Le due controstrade, quella nord e quella sud, sono collegate tra loro in due distinti punti mediante viabilità che sottoattraversano l’asse principale; queste viabilità presentano due corsie, una per senso di marcia, con larghezza pari a 3.00 m, oltre a banchine da 0.50 m. I due collegamenti sono collocati in corrispondenza degli estremi dell’intervento, a breve distanza dalle due rotatorie che delimitano il tratto oggetto di ammodernamento. In corrispondenza dei due sotto-attraversamenti sono ubicati anche due svincoli di collegamento tra le controstrade e l’asse stradale principale. I due svincoli, di tipo simmetrico, sono realizzati in modo da permettere unicamente manovre di svolta in destra. Sull’asse principale, per entrambe le corsie, sono disposti rami di ingresso e di uscita al/dal sistema delle controstrade, opportunamente separati dalla viabilità principale da aiuole spartitraffico così da impedire l’attraversamento della sede stradale e manovre in sinistra. Il sistema dei collegamenti tra la viabilità principale e le controstrade risulta pertanto sufficientemente diffuso ma comunque ben distribuito, in quanto localizzato in punti strategici, coincidenti con i principali nodi stradali, dove è maggiormente garantita la sicurezza delle manovre, ovvero in corrispondenza delle due rotatorie e dei due nuovi svincoli di progetto.

2. Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passerella. Tale configurazione progettuale è quella prescelta per lo sviluppo del progetto definitivo che prevede la realizzazione di un tratto di strada che collega la

rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella mediante la realizzazione di una rotatoria e di un tratto di strada extraurbana secondaria di categoria C1 della lunghezza di circa 3,5 km che si sviluppa parallelamente all’attuale sedime della S.P. 47 "Caposile-Eraclea". Il tracciato ha uno sviluppo regolare, con lunghi rettilinei e curve ad ampio raggio (1000 m e 400m); il profilo altimetrico presenta dei punti con altezza fino a 7 metri rispetto al piano campagna, al fine di permettere la realizzazione di sottopassi per i mezzi agricoli e per la viabilità ordinaria in prossimità di via Bari Cavadi. Accanto alla nuova infrastruttura correranno due strade complanari che garantiranno l’accesso ai fondi agricoli e alle abitazioni; tali complanari saranno collegate da tre sottopassi, due agricoli S1 e S2 e S3 stradale.

– Scavalco della S.S. 14 in località Calvecchia:

1. Configurazione progettuale 1: attraversamento in sottopasso della rotatoria di Calvecchia. Tale configurazione prevede la riorganizzazione della viabilità in corrispondenza della rotatoria di Calvecchia. In particolare, viene modificata l’organizzazione della viabilità in modo tale che i flussi veicolari che percorrono la S.S. 14, non entrino più in rotatoria ma attraversino il nodo sottopassando l’intersezione stessa, così da collegare direttamente il sistema viario principale al casello di Noventa di Piave. Lo svincolo è attualmente composto da una rotatoria con raggio di circa 50 m e da due bretelline di collegamento che si divaricano a distanza opportuna, consentendo così la futura realizzazione del sottopasso in asse all’intersezione stessa, senza la necessità di modificare la geometria della rete stradale attuale. Il segmento stradale di progetto viene organizzato con una piattaforma stradale di categoria C1 (extraurbana secondaria), con una carreggiata con due corsie, una per senso di marcia, della larghezza di 3.75 m, oltre a due banchine da 1.50 m. Lo sviluppo complessivo dell’intervento, funzionale al corretto raccordo plano-altimetrico tra la viabilità esistente e la nuova viabilità di progetto, è di circa 1.000 m, mentre l’opera di sotto-atteveramento, realizzata con due muri andatori laterali e la fondazione di fondo, ha una lunghezza di circa 500 m. La copertura del manufatto viene realizzata con due solette disposte in corrispondenza dell’anello giratorio della rotatoria, lasciando a cielo aperto la parte centrale della rotatoria stessa. Il sottopasso prevede una altezza utile di 5.50 m ed è caratterizzato da una livelletta con raccordi convessi con raggio pari a 3.350 m e concavi di 2.500 m. L’attuale sottopasso ciclo-pedonale, incompatibile con l’altimetria del sottopasso stradale di progetto, dovrà necessariamente essere spostato, andando a demolire e rimuovere le attuali strutture in cemento armato. Il nuovo tracciato della pista ciclabile si sviluppa a partire dal percorso ciclabile esistente di via Calvecchia e si snoda verso est all’interno della fascia di terreno residuale compresa tra la bretella a senso unico che dalla rotatoria porta in direzione Jesolo e la viabilità interna al limitrofo comparto commerciale. In questo tratto la nuova ciclabile si sviluppa alla quota del piano campagna. Arrivati in corrispondenza dello svincolo di collegamento tra la S.S. 14 e l’area commerciale, la pista ciclabile sotto-atteverata la S.S.14 stessa per portarsi sul lato opposto della carreggiata stradale. Questo tratto di pista si compone da un sottopasso scatolare in c.a. e muri andatori di confinamento delle rampe laterali di raccordo tra il piano campagna e la quota interna dello scatolare. La posizione del sottopasso ciclabile risulta compatibile con la livelletta di progetto dell’asse stradale principale, che in questo punto è ormai superficiale e raccordata al piano stradale esistente. Il tracciato della ciclabile continua, a quota del piano campagna, sul lato opposto della S.S. 14 ricollegandosi alla rotatoria di Calvecchia e al percorso ciclabile esistente. Il nuovo percorso di progetto presenta una estensione complessiva pari a 815 m, composta da 635 m di nuova pista ciclabile e 180 m di raccordo con il percorso

ciclabile esistente, in corrispondenza del quale sarà necessario prevedere la demolizione delle rampe esistenti (rampe di collegamento all’attuale sottopasso ciclabile) e la successiva realizzazione del percorso a piano campagna.

2. Configurazione progettuale 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia. Lo scavalco ed il completamento dello svincolo di collegamento fra la S.S. 14 “della Venezia Giulia”, nel suo tracciato originario avviene invece mediante la costruzione di un cavalcavia. Il manufatto ha la sezione trasversale di una strada extraurbana secondaria di categoria C1. Parte delle opere è stata già realizzata ed altre sono in corso di esecuzione, su iniziativa del Comune di S. Donà di Piave. La progettazione dell’opera di scavalco ha dovuto tenere in considerazione lo sviluppo planialtimetrico dell’intersezione esistente (costituita dalla rotatoria e dai suoi bracci afferenti). Dalla progr. 0+568,00 alla prog. 0+705,00 per scavalcare la rotatoria esistente, il nuovo tracciato viaggia su un viadotto di tre campate della lunghezza totale di 138 m. Nei tratti di approccio al viadotto sarà costruito un rilevato in terra armata. Le rampe di approccio al cavalcavia sono realizzate su rilevati la cui altezza massima arriva fino a 7,60m. Date le scarse caratteristiche del terreno e al fine di evitare cedimenti il progettista ha valutato di provvedere ad un miglioramento dei piani di posa del rilevato stesso tramite le seguenti procedure:

- Altezze di rilevato inferiore ai 2,50 m: bonifica del piano di posa di 1 m e posa di doppia geogriglia di rinforzo con resistenza caratteristica di 100 kN/m, precarica di 1,00 e geodreni posti a maglia 1,5 x1,5 m e profondità di 6 m in modo da intercettare il substrato sabbioso,
- Altezze di rilevato comprese tra 2,50 e 4 m: fondazioni su pali trivellati FDP di lunghezza 15 m e doppia geogriglia di rinforzo con resistenza caratteristica di 200 kN/m;
- Altezze di rilevato comprese tra 4 e 6 m: fondazioni su pali trivellati FDP di lunghezza 21 m e doppia geogriglia di rinforzo con resistenza caratteristica di 200 kN/m; rilevato in terra rinforzata con geogriglie;
- Altezze di rilevato comprese tra 6 m e 7,60 m: fondazioni su pali trivellati FDP di lunghezza 21 m e doppia geogriglia di rinforzo con resistenza caratteristica di 200 kN/m; rilevato in terra rinforzata con geogriglie.

Dalla valutazione delle due configurazioni progettuali alternative per ciascuno dei due interventi, in riferimento alle interferenze e potenziali impatti generati dalla realizzazione degli stessi, le soluzioni prescelte e proposte per i due interventi sono:

1. Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella;
2. Configurazione progettuale alternativa 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia.

La configurazione progettuale alternativa 2 “Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella” interessa quasi interamente superfici a destinazione agricola.

Il programma delle tempistiche realizzative dell’opera prevede che le attività realizzative saranno eseguite sequenzialmente con il seguente ordine:

- realizzazione dell’ambito operativo n°2, sovrappasso in località Calvecchia;
- realizzazione dell’ambito operativo n°1, variante di via Armellina.

La sequenza è stata così strutturata al fine di: garantire l'utilizzo di modalità operative che consentano di completare le opere in progetto ottimizzando le potenziali interferenze nell'ambito territoriale interessato dai lavori; assicurare piena efficienza e compatibilità di tutte le tipologie di lavorazioni (realizzazione delle opere d'arte e dei manufatti in terra); garantire l'efficacia delle opere di mitigazione previste in progetto.

La durata complessiva dei lavori è di 600 giorni (come da cronoprogramma dei lavori allegato T00IA10CANLF01), di cui 290 giorni destinati alla realizzazione delle opere dell'ambito operativo n°2 e 310 giorni destinati alla realizzazione delle opere dell'ambito operativo n°1.

La realizzazione dei due interventi è sequenziale, per entrambi gli ambiti è previsto un periodo propedeutico alla realizzazione delle opere in progetto, coincidente con l'allestimento del cantiere e la realizzazione delle eventuali opere di bonifica bellica. Dopodiché parte prima la realizzazione degli interventi relativi al cavalcavia in località Calvecchia, terminato questo parte la realizzazione degli interventi a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella.

Gli interventi sia in località Calvecchia sia in località Armellina richiedono apporti significativi di materiali per la sua realizzazione (quali conglomerati cementizi, conglomerati bituminosi, acciaio). L'intervento in località Armellina richiede anche un apporto più che significativo di materiale per rilevati.

Il progetto proposto relativo alla scelta progettuale “Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella” in fase di cantierizzazione determina un'occupazione temporanea di ampie superfici da allestire ad aree di cantiere pari a circa 6 ha che allo stato attuale sono destinate ad uso prevalentemente agricolo. Il suddetto intervento, inoltre, determina una sottrazione permanente di suolo a uso agricolo per circa 16 ha. Si deve sottolineare che tale occupazione viene a determinarsi non a causa dello sviluppo lineare dell'opera (circa 3,5 km), quanto piuttosto per la sezione complessiva dell'intervento. Infatti, a fronte di una sezione stradale di tipo C1 (extraurbana secondaria) che prevede una piattaforma stradale di m 10,50 (1 corsia per senso di marcia di larghezza m 3,75 + 2 banchine laterali da m 1,50) alla quale vanno naturalmente aggiunti eventuali larghezze di trincee o rilevati laterali, il progetto prevede una larghezza complessiva di occupazione di m 56 circa per un'altezza di rilevato di m 2,5 (vedi Figura 2) che arriva a circa 70 m per rilevato da m 7,60 (vedi Figura 3). Una occupazione pari a minimo 4 volte quanto richiesto da una viabilità C1. Inoltre, la configurazione in rilevato in un'area completamente pianeggiante con le altezze che sono previste costituisce una cesura del territorio sotto molti punti di vista: idraulico, di visibilità, per le proprietà agricole, per i casali interferiti, per la fauna, ecc.

In Figura 4 si osserva ancora una ulteriore occupazione con sistemazione a verde avulsa dal contesto a fronte della contestuale perdita di terreno agricolo di pregio.

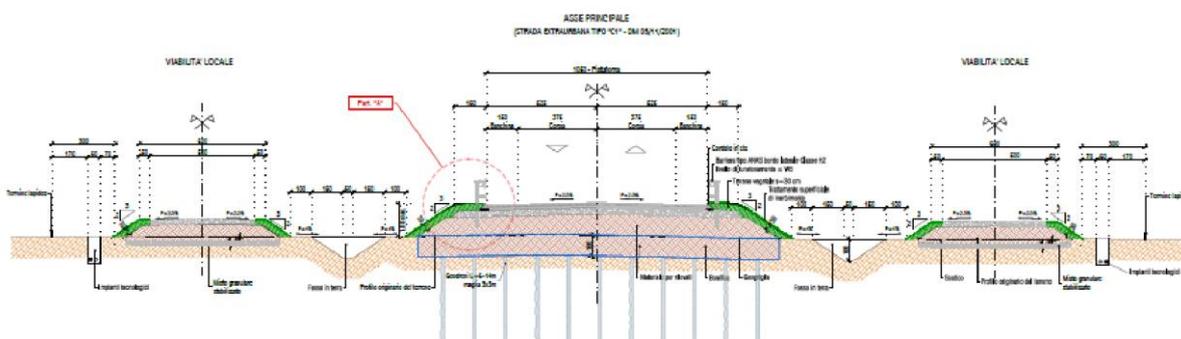


Figura 2 - Sezione tipo per h = 2,5 m

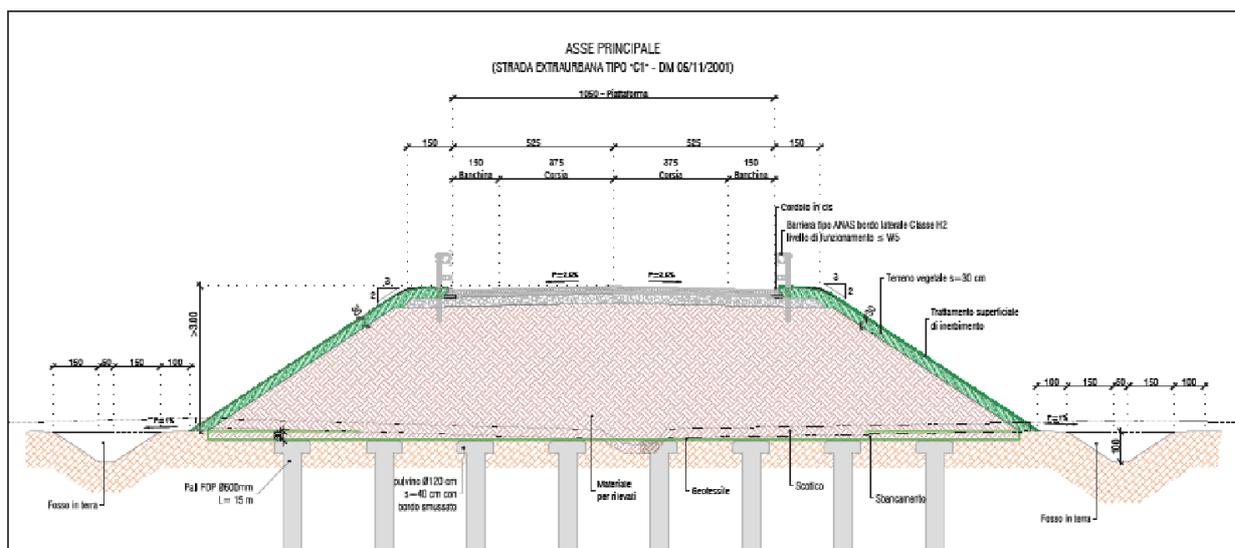


Figura 3 - Sezione tipo per $h > 2,5$ m (solo parte centrale)



Figura 4 - Sezione in corrispondenza di un tratto con viabilità complanari distanti dalla viabilità (da tavola interventi di inserimento paesaggistico-ambientale)

Si osservi in particolare la sezione che si viene a determinare in corrispondenza dei due casali di campagna intercettati (oggi isolati in mezzo ai campi) e serviti da una viabilità rurale a raso che li divide; l'edificio a Nord (a sinistra dell'immagine) perde completamente l'area verde frontale venendo ad essere interessato dalla viabilità locale e dal fosso di guardia completato con sistemazione a verde a pochi metri dalla facciata di ingresso e con barriere antirumore a livello del primo piano. L'edificio a sud è comunque interessato sul fronte da barriere che raggiungono il secondo piano.



Figura 5 - Sezione in corrispondenza dei due casali esistenti (da tavola interventi di inserimento paesaggistico-ambientale)

Le attività che generano rifiuti o materiale da gestire sono: Scotico dello strato superficiale; Scavi di sbancamento; Scavi per espurgo fossi esistenti; Scavi per realizzazione nuovi fossi; Scavi per esecuzione gradonature terreno per ammorsamenti; Scavo per realizzazioni pali in ghiaia sotto

nuovi rilevati stradali; Scavi a sezione ristretta per posa tubi e manufatti scatolari; Scavi per esecuzione sottopassi carrai; Demolizione asfalti; Demolizione strutture in calcestruzzo esistenti.

I rifiuti prodotti nelle aree di cantiere durante la lavorazione saranno raccolti in depositi temporanei e poi conferiti presso i siti di deposito autorizzati per lo smaltimento secondo le modalità previste dal D.Lgs n. 152/2006 (Testo Unico sull’Ambiente), inoltre, i rifiuti pericolosi e non pericolosi prodotti dall’attività di cantiere saranno raccolti e conservati in depositi temporanei separati secondo la diversa classificazione dei rifiuti, fino allo smaltimento finale secondo quanto previsto dalla legge in materia. Si precisa che non sono previste attività che comportano la produzione e/o il trattamento di materiali inquinanti.

Con riferimento al Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico. Dalle carte del PAI, del piano alluvioni, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) di Venezia, si rileva l’interferenza del progetto in località Calvecchia con ambiti a pericolosità idraulica P1 – moderata, mentre in località Armellina sempre con ambiti P1 e in minima parte con ambiti P2 – media, per la configurazione progettuale alternativa 2. Quest’ultimo ambito progettuale risulta inoltre interessato dall’interferenza con un ambito allagabile, ambito allagato negli ultimi 5/7 anni. Inoltre, l’intervento “Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella” ricade in aree a pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del Fiume Sile e dei canali consortili compresa tra la classe P1 moderata e la classe P2 media. La realizzazione dell’opera in località Armellina, in relazione ai suddetti rischi e pericoli, è meritevole di ulteriori approfondimenti in termini di impatto ambientale rispetto al rischio di calamità naturali, con particolare riferimento al rischio di esondazione che deve essere approfondito non solo in riferimento al rischio per l’infrastruttura ma anche e soprattutto, in termini di effetti sulla mappatura del rischio per le zone limitrofe che verrebbero ad essere interessate dall’effetto "diga" dell’opera in progetto.

Gli impatti sulla salute pubblica e sul benessere dell’uomo delle due configurazioni progettuali proposte, sia in località Armellina sia in località Calvecchia, sono legati all’ambiente fisico e a quello socioeconomico. Questi impatti agiscono prevalentemente sulle componenti atmosfera, rumore e vibrazioni e sistema socio-economico.

Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo

L’elaborato “Gestione dei materiali” descrive la fattibilità dell’utilizzo di parte dei materiali provenienti dagli scavi come “Terre e rocce da scavo” secondo quanto previsto dal DPR 120/2017. Il sito di produzione delle terre e rocce da scavo relativo agli interventi in oggetto è rappresentato: Dalle aree agricole poste a sud di via Armellina (SP47); dall’intersezione a rotatoria tra la SS 14 e la SS14 Variante in località Calvecchia. I volumi derivanti dalle operazioni di scavo sono stati considerati di modesta entità e pertanto è considerato il materiale come rifiuto da conferire in discarica. È stata eseguita una caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo in fase di progettazione. La campagna d’indagine ha previsto, tramite la realizzazione di n. 30 saggi spinti a circa 1.0 m dal piano campagna, il prelievo di altrettanti campioni di terreno rappresentativi dell’area investigata e necessari all’esecuzione delle diverse prove geognostiche, geotecniche e sismiche. Dai rapporti di prova allegati il giudizio relativo alla caratterizzazione dei campioni di terreno è conforme ai valori di CSC di Tab.1, col. A. Dai rapporti di prova non vi è evidenza che siano stati eseguiti campioni sulla falda.

Le percentuali di utilizzo del materiale escavato sono le seguenti: Via Armellina 12% relativo ai 19.734,77 m³ di terreno vegetale superficiale scoticato (su un totale di scavo pari a 162.801,83 m³) da riutilizzare per rivestimento scarpate a verde; Località Calvecchia 13% relativo ai 2.419,11

m³ di terreno vegetale superficiale scoticato (su un totale di scavo pari a 18.103,57 m³) da riutilizzare per rivestimento scarpate a verde. Nel complesso dell'intervento le percentuali di utilizzo del materiale escavato sono le seguenti: 12% relativo ai 22.153,88 m³ di terreno vegetale superficiale scoticato (su un totale di scavo pari a 180.905,40 m³) da riutilizzare per rivestimento scarpate a verde.

L'elaborato gestione delle materie presentato in linea di massima ricalca i contenuti previsti dal Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, ma non è il PUT vero e proprio richiesto dalla norma specifica di settore e non è un documento autoportante in quanto rimanda a vari elaborati progettuali.

In merito al più generale tema dell'utilizzo del materiale, il progetto, a fronte di quantità di scavo non rilevanti, presenta una richiesta di approvvigionamento di materiali per rilevato molto significativa che necessita di apposita valutazione per gli impatti correlati sia al suo approvvigionamento che alla movimentazione.

Il fabbisogno complessivo di inerti è stato stimato in circa:

- inerti da rilevato
 - o 196.000 m³ per l'intervento relativo alla variante “Armellina”;
 - o 29.000 m³ per l'intervento in località “Calvecchia”.
- inerti pregiati per fondazione stradale:
 - o 44.600 m³ per l'intervento relativo alla variante “Armellina”;
 - o 3.036 m³ per l'intervento in località “Calvecchia”.
- inerti per conglomerati bituminosi:
 - o 11.727 m³ per l'intervento relativo alla variante “Armellina”;
 - o 2.765 m³ per l'intervento in località “Calvecchia”.

In ordine alla localizzazione del progetto:

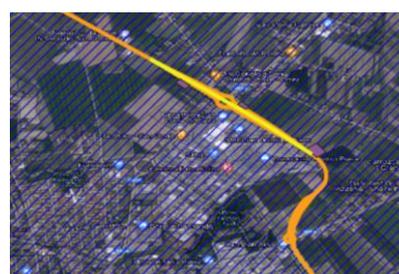
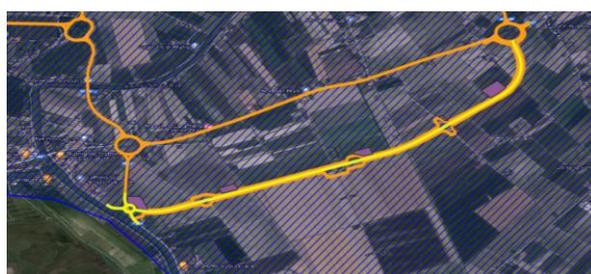
Dall'analisi del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Brenta-Bacchiglione risulta che l'ambito di interesse progettuale in località Calvecchia non sia interessato da alcun limite e da alcuna criticità, diversamente il tracciato in località Armellina ricade in ambito a pericolosità idraulica P1, le cui norme di Piano non stabiliscono alcun limite particolare all'azione trasformativa, se non solo rimandando alla pianificazione comunale per le norme e prescrizioni specifiche.

Dall'analisi del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, l'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella ricade in aree a pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del Fiume Sile e dei canali consortili compresa tra la classe P1 moderata e la classe P2 media. L'intervento Configurazione progettuale 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia ricade in aree a pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del reticolo idrografico limitrofo, ricadente nella classe P1 moderata. La realizzazione dell'opera in località Armellina, in relazione ai suddetti rischi e pericoli, è meritevole di ulteriori approfondimenti sia in termini di impatto ambientale rispetto al rischio di esondazione del Fiume Sile, sia in termini di localizzazione dell'opera sia in termini di soluzioni tecniche.

Dall'analisi del Piano di Gestione delle Alluvioni (PGRA) – Distretto delle Alpi Orientali risulta che l'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotonda di Caposile alla rotonda di Passarella, così come l'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: attraversamento in scavalco della rotonda di Calvecchia interferiscono con aree a classe di rischio moderato (R1), rischio medio (R2) e rischio elevato (R3). L'azione trasformativa dei due interventi di progetto, nonostante ricadano in un territorio ad evidente rischio idraulico, non risulta impedita dalle disposizioni del PGRA a condizione che, in fase progettuale, siano previsti tutti i presidi necessari per garantire la compatibilità idraulica dell'infrastruttura, in termini di: sicurezza stradale rispetto ai battenti idrici potenzialmente generati in caso di esondazione; invarianza idraulica tra i battenti idrici potenzialmente generati da un'esondazione nello stato ante operam rispetto a quelli caratteristici del post operam; officiosità idraulica adeguata per l'attraversamento di ogni corso d'acqua interferito dalla viabilità di progetto. La compatibilità apparente con le disposizioni del PGRA riportate dal proponente non esime lo stesso da una valutazione dell'effetto che un'opera di tale portata quale la Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotonda di Caposile alla rotonda di Passarella determina sul normale deflusso delle acque. Sono pertanto necessari approfondimenti specifici in quanto le valutazioni attuali non consentono di escludere impatti significativi sull'ambiente e sulla incolumità di persone e beni.

La realizzazione dell'opera nel suo complesso è meritevole di ulteriori approfondimenti in particolare rispetto al rischio alluvioni anche di tipo progettuale sia in termini di localizzazione che di soluzioni progettuali dell'opera stessa.

Dalle tavole allegate al PTRC, si ha che: la rotonda di Calvecchia rimane all'interno del territorio urbanizzato in prossimità di aree agropolitane. La Variante alla S.S. 14 attraversa aree agropolitane e aree ad elevata utilizzazione agricola. Entrambi gli interventi ricadono in aree a pericolosità idraulica e superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni (come si evince dalle figure seguenti tratte dalla consultazione del geoportale della Regione Veneto). Tale criticità necessita di approfondimento progettuale e di impatto ambientale, in particolare rispetto all'intrinseca pericolosità idraulica e alla maggiore frequenza e intensità di eventi estremi legati ai cambiamenti climatici in atto.



Il Piano di Area - Area del Sandonatese in merito alla viabilità di progetto, riporta all'art.5 Grande Ring quanto segue:

Gli enti competenti, d'intesa con le amministrazioni comunali, al fine di non compromettere la funzione di primaria importanza che riveste il grande ring di interconnessione territoriale per la mobilità dell'area:

- a) riorganizzano gli accessi laterali anche prevedendo la riduzione di numero degli stessi;
- b) intervengono con opportuni accorgimenti per la mitigazione visiva e acustica degli snodi viari;

c) prevedono la messa a dimora di vegetazione arborea, arbustiva adatta alle caratteristiche climatiche e pedologiche del luogo, con funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio;

d) prevedono di dotare il tracciato viario di opportuni percorsi di attraversamento per facilitare la mobilità di fauna stanziale;

e) definiscono le operazioni più opportune per mitigare l’impatto visivo di punti detrattori della qualità ambientale, nonché prevedono l’eliminazione di eventuali elementi di ostacolo rigidi prospicienti il ciglio stradale;

f) definiscono l’esatta localizzazione del tratto viario Caposile – Passarella, riportato in modo indicativo negli elaborati grafici di progetto, tenendo conto dei segni morfologici e delle caratteristiche ambientali dei luoghi da attraversare, al fine di minimizzare l’impatto della nuova infrastruttura.

Prescrizioni e vincoli

È vietata, in zona agricola, la realizzazione di nuovi interventi in una fascia di rispetto non inferiore a 60 mt dal ciglio stradale; è comunque consentita la realizzazione di aree di sosta e servizio carburante, nonché la realizzazione di apposite corsie di decelerazione e rientro per i mezzi di trasporto pubblico e le strutture connesse alla fermata degli stessi.

È vietata nella fascia di cui al comma precedente, l’installazione di insegne e cartelloni pubblicitari.

È vietata la realizzazione di nuovi accessi se non funzionale alla riorganizzazione di quelli esistenti o per la conduzione agricola di fondi prospicienti altrimenti non accessibili.

È vietata, di massima, la realizzazione di infrastrutture aeree su palificate in fregio alla viabilità individuata.

In prossimità di centri abitati è prescritto l’uso di asfalto fonoassorbente.

Dall’analisi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC) di Venezia viene confermata l’interferenza del progetto in località Calvecchia con ambiti a pericolosità idraulica P1 – moderata, mentre in località Armellina sempre con ambiti P1 e in minima parte con ambiti P2 – media, per la configurazione progettuale alternativa 2. Quest’ultimo ambito progettuale risulta inoltre interessato dall’interferenza con un ambito allagabile, ambito allagato negli ultimi 5/7 anni. Si riscontra l’interferenza con un corridoio ecologico di livello provinciale, nella configurazione progettuale alternativa 2 localizzata in località Armellina, per il quale l’art.28 delle norme di PTCP, rimanda per le norme specifiche alla pianificazione comunale che deve specificare e adattare quanto di seguito riportato:

- Barriere infrastrutturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, gli idonei interventi di eliminazione o riduzione dell’interruzione e di mitigazione o compensazione. Tali interventi sono da considerarsi prioritari nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture;
- Barriere naturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, idonee misure di mitigazione e/o di compensazione;
- Varchi ambientali: andranno evitati gli interventi volti alla occupazione del suolo che non rivestano rilevante interesse pubblico o di somma urgenza;
- Componenti ambientali minori puntiformi e lineari: siepi, filari, vegetazione arboreo-arbustiva perifluviale di rilevanza ecologica tale da contribuire, nel loro insieme e in connessione con le altre componenti della rete ecologica, alla naturalità diffusa del territorio rurale.”

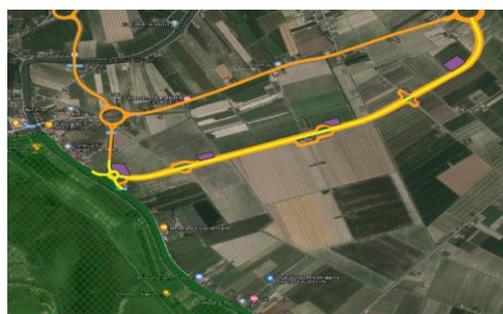
Per quanto riguarda la natura del progetto, configurazione di una infrastruttura viaria, pur non prevedendo il PTCP la realizzazione del tracciato specifico le norme di Piano stabiliscono una serie di obiettivi generali inerenti il sistema infrastrutturale, tra cui *garantire livelli crescenti di sicurezza della circolazione, ridurre i tempi di percorrenza aumentando l'accessibilità alle diverse aree e tutelare il patrimonio viario di competenza esistente ottimizzando le condizioni di circolazione tramite la risoluzione dei punti critici; assicurare il corretto inserimento ambientale delle nuove opere viarie; sostenere la realizzazione di nuovi interventi ed adeguamenti sulla rete viaria di competenza, atti a garantire migliori livelli di traffico e maggior sicurezza (realizzazione di piste ciclabili, rotatorie, ecc).*

Il Comune di San Donà di Piave si è dotato di Piano di Assetto del Territorio (PAT) a partire dall'Aprile 2013, con l'approvazione dello stesso da parte della Provincia di Venezia, fissa gli obiettivi e le condizioni di sostenibilità degli interventi e delle trasformazioni ammissibili ed è redatto, dai Comuni, sulla base di previsioni decennali. Dalla carta dei vincoli allegata al Piano emerge che l'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella interferisce con aree a: Rischio Idraulico in riferimento alle opere di bonifica, Pericolosità Idraulica – P1 Moderata, Pericolosità Idraulica – P1 Medio, Ambiti naturalistici di livello regionale. Inoltre, l'intervento lambisce Aree vincolate ai sensi dell'articolo 142c del D.Lgs 142/2004 (fasce di rispetto 150 mt corso d'acqua Fiume Sile, per il quale il Proponente ha redatto specifica relazione paesaggistica da sottoporre all'Ente competente per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica. Il MIBACT ha espresso in merito parere positivo con prescrizioni) e il sito Rete Natura 2000 ZPS - IT3250031 – Laguna Superiore di Venezia (a tal proposito il Proponente ha redatto specifico elaborato previsto dal DPR 357/97).

L'intervento Configurazione progettuale 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia interferisce con aree a: Rischio Idraulico in riferimento alle opere di bonifica, Pericolosità Idraulica – P1 Moderata. Dalla Carta delle invariati, l'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella interferisce con ambiti di sensibilità paesaggistica di cui l'articolo 8 delle Norme di Piano non definisce alcun limite all'azione trasformativa ma stabilisce quanto segue: *“Gli interventi ammessi (infrastrutture, manufatti edilizi, ecc.) non devono compromettere la percezione del paesaggio agrario della «Bonifica Integrale»”*; diversamente, l'intervento Configurazione progettuale 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia interferisce con ambiti di Corridoio ecologico principale di cui l'articolo 9 delle Norme di Piano non definisce limiti all'azione trasformativa ma stabilisce quanto segue: *“Gli interventi ammessi (infrastrutture, opere di arredo, ecc.) non devono interrompere o deteriorare le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici”*.



Aree vincolate ai sensi dell'articolo 142c del D.Lgs 142/2004



ZPS - IT3250031 – Laguna Superiore di Venezia



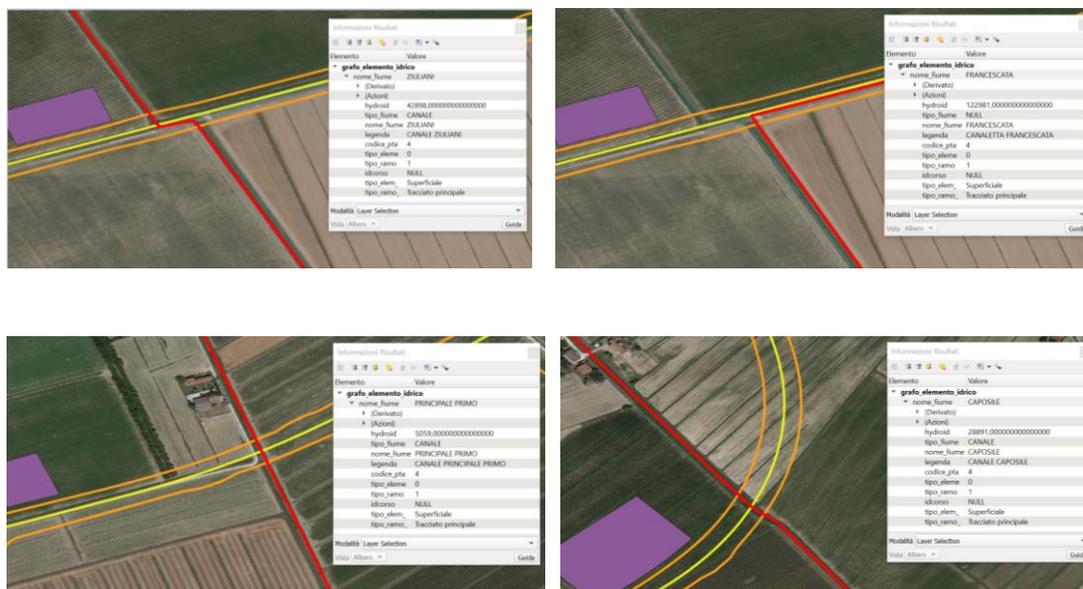
ambiti di Corridoio ecologico principale

L'intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotonda di Caposile alla rotonda di Passarella interferisce con canali e canali irrigui del reticolo dei canali di bonifica. Al fine di una risoluzione delle interferenze idrauliche (canali e canali irrigui) e per il mantenimento dell'invarianza idraulica, l'intervento prevede la realizzazione di scatolari per garantire l'assenza di rigurgiti sia in corrispondenza delle portate di modellamento che in quelle di progetto e per assicurare con un periodo di ritorno di 200 anni la sicurezza dell'infrastruttura stradale.

La prima interferenza con il reticolo dei canali di bonifica è rappresentata dal Canale Zuliani alla prog. 0+840 che viene superato mediante uno scatolare di sezione 5.00x3.50 m, anche in considerazione del progetto del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale che prevede il collegamento idraulico dei bacini Caposile e Cavazuccherina mediante sifone sotto-passante la Piave Vecchia. Il canale è previsto in adiacenza alla Variante per la S.S. n. 14 dal sottopasso per via Chiesanuova alla rotonda, per poi attraversare la stessa (lungo i raggi per la via Caposile e per il raccordo con la S.P. per Jesolo) e portarsi quindi in testa al canale Finotto, proseguendo poi per il canale Zuliani, Sesto e Francescata verso le idrovore Pesarona e Jesolo. Il canale è previsto con base di m 5,00 e scarpate 3/2. La nuova Superstrada del Mare va a collocarsi sul sedime previsto per il nuovo canale che dovrà pertanto essere spostato in fregio alla stessa ed alla rotonda sul lato Sud-Ovest con sottopassante della strada stessa all'origine del canale Finotto. Il tracciato di progetto interferisce quindi con il futuro canale di collegamento in corrispondenza del canale Zuliani. Questo è il motivo per il quale il manufatto di attraversamento è stato previsto di sezione adeguata alle future funzioni. In fase di esecuzione delle opere è previsto che venga spostato verso sud il tratto di scorrimento attuale parallelo all'asse stradale. Tale intervento è reso necessario per permettere l'accesso ai fondi dalla controstrada. Il canale funge anche da recapito per le acque drenate dalla piattaforma nei fossi di guardia dell'asse principale. Tra le prog. 0+900 e 0+1500 circa è stata rilevata l'interferenza con la canaletta irrigua Francescata. Attualmente tale canaletta scorre a cielo aperto parallelamente alla strada esistente. Il Proponente riporta che, in accordo col Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, ha previsto che provvederà al suo tombinamento per l'intero tratto parallelo alla strada con una condotta in tubi in c.a. per irrigazione del diametro interno di 80 cm e con pozzetti a tenuta del tipo a pressione ogni 50 m con derivazione con saracinesca DN 250 mm e tubazione in PVC a valle fino alle fossaline. Al fine di garantire un facile e sicuro accesso alle saracinesche, è previsto lo spostamento del tombinamento della canaletta sul sedime della contro strada.

Proseguendo in direzione nord-est il tracciato supera il Canale Primo mediante scatolare di sezione 4,00x2,50 m alla prog. 2+068. Il Canale attualmente presenta sezione trapezia di base minore pari a circa 2,5 m e sponde inclinate 3/2. Alla prog. 2+610 circa si rende necessaria la realizzazione di un tombino a sifone di sezione Φ 1000 mm per risolvere l'interferenza con la canaletta irrigua Bari Cavadi. L'ultimo canale da superare è il Canale Caposile alla prog. 3+115. Tale canale presenta allo stato attuale sezione trapezia di base minore 1,50 m, base maggiore 6,80

m e sponde inclinate 3/2. Nel progetto è previsto di risolvere l’interferenza con il suddetto canale mediante tombino scatolare 4,00x2,50 m.



Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) del comune di San Donà di Piave, adeguato alle prescrizioni degli Enti competenti espresse in fase decisoria con R.G. n°943 del 11/11/2014, contiene le previsioni di entrambi gli interventi proposti, ossia della Variante alla S.S. n.14 dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella e lo scavalco della rotatoria di Calvecchia, identificati come “Nuova viabilità di progetto di rilevanza strategica”. Il Piano, come da normativa vigente, per essere approvato ha dovuto affrontare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che è stata superata positivamente; questo comporta che anche le previsioni infrastrutturali in oggetto, essendo contenute nel Piano, come riporta il Proponente, siano state valutate positivamente dagli Enti competenti dal punto di vista della tutela ambientale.

L' intervento della Variante alla S.S. n°14, in località Armellina ha inizio in prossimità al sito Rete Natura 2000, SIC IT3250031 - Laguna superiore di Venezia; pertanto il Proponente ha sviluppato, ai sensi dell' articolo 6, comma 3, della direttiva "Habitat", Valutazione di Incidenza (VINCA) che è stata sviluppata fino al livello

In ordine alle caratteristiche dell’impatto potenziale

Sia per la Variante alla S.S. 14 in località Armellina che per la Rotatoria di Calvecchia, e con riferimento alle due alternative proposte per i due interventi, sono stati esaminati i seguenti aspetti:

- clima e cambiamenti climatici;
- atmosfera;
- rumore e vibrazioni;
- ambiente idrico sotterraneo;
- suolo e sottosuolo;
- ambiente idrico superficiale;
- vegetazione, flora e fauna;

- biodiversità ed ecosistemi;
- sistema agricolo, agroalimentare e rurale;
- salute e benessere dell'uomo;
- dinamiche demografiche e sistema socio-economico;
- paesaggio e patrimonio storico-culturale;
- archeologia.

In merito alla componente atmosfera e clima condotta per la valutazione delle alternative e basata sul raffronto dei livelli di concentrazione dei diversi inquinanti simulati tramite modello previsionale della dispersione di inquinanti AERMOD, dall'analisi eseguita dal Proponente per le due alternative progettuali dell'intervento “Variante alla SS14 della Venezia Giulia a sud della città di San Donà di Piave”, pur non riscontrando livelli di concentrazioni di inquinanti critici per nessuna delle due configurazioni alternative, nella configurazione progettuale 2 si ha una riduzione generale delle emissioni dovuta alla redistribuzione del traffico. La realizzazione della nuova variante è prevista su un corridoio caratterizzato da un numero esiguo di ricettori, dei quali solamente 3 si trovano a meno di 50 m dal tracciato. Per la configurazione progettuale 1 invece, mantenendo il corridoio esistente caratterizzato da ricettori prospicienti alla strada, si riscontrano almeno 28 ricettori posti ad una distanza minore di 50 m dal bordo stradale. Dal punto di vista degli effetti legati all'emissione di inquinanti, dal Proponente è ritenuta migliore la configurazione progettuale 2. La magnitudo stimata in relazione all'indicatore VA1 Atmosfera - ricettori posti entro 50 m dall'infrastruttura è pari a 7 per la configurazione progettuale 1 e 5 per la configurazione progettuale 2. Dall'analisi della componente atmosfera e clima per le due alternative progettuali dell'intervento “Attraversamento della rotatoria in Calvecchia”, la differenza tra le condizioni di emissione nelle due configurazioni progettuali è minima e non apprezzabile mediante modello di dispersione. Il Proponente ritiene che dal punto di vista atmosferico le soluzioni alternative siano sostanzialmente equivalenti. La magnitudo stimata in relazione all'indicatore VA1 Atmosfera -ricettori posti entro 50 m dall'infrastruttura è pari a 4 per la configurazione progettuale 1 e 4 per la configurazione progettuale 2.

In merito alla componente rumore condotta per la valutazione delle alternative basata sul raffronto dei livelli di rumore simulati tramite modello previsionale della propagazione del rumore SoundPLAN 8.0, dall'analisi eseguita dal Proponente per le due alternative progettuali dell'intervento “Variante alla SS14 della Venezia Giulia a sud della città di San Donà di Piave”, i livelli di rumore riscontrati per la configurazione progettuale 1 risultano prossimi ai limiti di fascia di pertinenza della viabilità esistente ma superiori a quelli previsti per la fascia di pertinenza di una nuova viabilità. Per quanto riguarda la configurazione 2 si riscontrano lievi superamenti dei limiti di fascia di pertinenza per nuova infrastruttura su tre ricettori. In generale è evidente la riduzione generale delle emissioni nella configurazione progettuale 2 dovuta alla redistribuzione del traffico. La realizzazione della nuova variante è prevista su un corridoio caratterizzato da un numero esiguo di ricettori, dei quali solamente 3 si trovano a meno di 50 m dal tracciato. Per la configurazione progettuale 1 invece, mantenendo il corridoio esistente caratterizzato da ricettori prospicienti alla strada, si riscontrano almeno 28 ricettori posti ad una distanza minore di 50 m dal bordo stradale. Dal punto di vista degli effetti legati all'emissione di rumore il Proponente ritiene migliore la configurazione progettuale 2. La magnitudo stimata in relazione all'indicatore VA2 Rumore - ricettori posti entro 50 m dall'infrastruttura è pari a 8 per la configurazione progettuale 1 e 5 per la configurazione progettuale 2. Dall'analisi della componente rumore per le due alternative progettuali dell'intervento “Attraversamento della rotatoria in Calvecchia”, la differenza tra le condizioni di emissione nelle due configurazioni progettuali è minima e conseguente alla migliore schermatura delle emissioni relative ai flussi che attraversano

l'intersezione, determinata dal ribassamento della livelletta che determina tratti in trincea. Il proponente ritiene che dal punto di vista acustico la configurazione progettuale 1 sia di poco migliore. La magnitudo stimata in relazione all'indicatore VA2 Rumore - ricettori posti entro 50 m dall'infrastruttura è pari a 4 per la configurazione progettuale 1 e 5 per la configurazione progettuale 2.

In merito all'ambiente idrico sotterraneo, i potenziali impatti indotti dalle alternative progettuali sulla componente in oggetto sono i seguenti: interruzione della funzionalità idrogeologica, intesa come una significativa alterazione del regime della falda acquifera causato da un fattore interferente con la stessa; contaminazione della qualità delle acque di falda per effetto di uno sversamento accidentale di sostanze inquinanti o a causa di una lavorazione che incrementa la vulnerabilità dell'acquifero.

In merito alla componente suolo e sottosuolo, l'area di intervento è caratterizzata da una morfologia pianeggiante costituito da terreni affioranti di origine alluvionale, fluvio-glaciali, morenici o lacustri a tessitura prevalentemente limo-argillosa. Localmente sono presenti materiali a tessitura sabbiosa e materiali di deposito palustre a tessitura fine e torbiera. Altimetricamente, in corrispondenza della variante alla S.S. 14, è presente un'area prevalentemente depressa che da un'altitudine di 0.5m slm degrada fino a -1.5m slm, mentre in corrispondenza della rotatoria di Calvecchia le quote variano da 0.5m slm a 0.0m slm. I potenziali impatti indotti dalle alternative progettuali sulla componente in oggetto possono essere i seguenti: modifiche geomorfologiche e di stabilità dei terreni indotte dagli interventi di progetto; potenziale contaminazione di suolo e sottosuolo per effetto di uno sversamento accidentale di sostanze inquinanti.

In merito alla componente acque superficiali, il Comune di San Donà di Piave viene attraversato dall'importante sistema idraulico del Piave, fiume di rilevanza nazionale, e lambito dal Sile, fiume di rilevanza regionale. Il territorio in cui ricadono i due ambiti di intervento è caratterizzato da una morfologia pianeggiante attraversata da una fitta rete di canali di bonifica, dove la quota media del piano campagna risulta pari a quella del livello marino (al di sotto per la variante alla S.S.14 ed appena al di sopra per Calvecchia). Il livello della falda freatica è variabile in relazione al funzionamento della rete di bonifica e, a favore della sicurezza, può essere ritenuto mediamente a circa 1.0 m di profondità dal piano campagna. Sotto il profilo idrologico l'area è contraddistinta da una piovosità media annua elevata (900-1100 mm/anno) e frequenza di fenomeni di breve durata ed elevata intensità abbastanza rilevante. Dal punto di vista della pericolosità idraulica il territorio in oggetto è influenzato dal regime idrodinamico del fiume Piave che attraversa il territorio comunale in alveo arginato, pensile rispetto al circostante piano di campagna. La presenza di un sistema diffuso di scolo meccanico conferisce al territorio un carattere di fragilità idraulica che si assomma ai rischi connessi a possibili scenari di dissesto idraulico cagionati dalle piene del fiume Piave, come evidenziato nella Carta delle classi di altezza idrica del PGRA. I potenziali impatti indotti dalle alternative progettuali sulla componente in oggetto possono essere i seguenti: interferenza con il reticolo idrografico superficiale, con l'eventuale compromissione della continuità idraulica ed il conseguente incremento della pericolosità locale; potenziale contaminazione della qualità delle acque superficiali per effetto dell'inefficace gestione delle acque di dilavamento stradale e/o a causa di uno sversamento accidentale di sostanze inquinanti.

Gli impatti sulla componente floristico-vegetazionale generati dalla realizzazione della nuova viabilità secondo il tracciato di Configurazione Progettuale 2 sono riconducibili al taglio della vegetazione necessario per la preparazione preliminare delle aree di intervento ed alla produzione ed emissione di polveri. La costruzione della Variante alla SS 14, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella, comporterà la certa asportazione della copertura vegetazionale (il proponente dichiara che trattasi prevalentemente erbacea) che cresce lungo le sponde dei canali Caposile, Primo e Zuliani e di una limitata porzione di terreni attualmente coltivati a seminativi. Nel primo caso, il Proponente afferma che si tratta di formazioni vegetazionali assai povere dal

punto di vista floristico, formate prevalentemente da canna di palude (*Phragmites australis*) che sovrasta per dimensioni ed abbondanza tutte le altre specie, mentre nel secondo caso la vegetazione si esprime attraverso specie adattate agli ambienti antropizzati e legate al periodismo tipico delle colture agricole (classi vegetazionali di riferimento *Stellarietea mediae*, *Artemisietea vulgaris* e *Molinio-Arrhenatheretea*) caratterizzate da una elevata facilità di ricolonizzazione degli spazi “perduti”. Inoltre, la realizzazione della nuova strada di progetto comporterà il taglio della porzione terminale di una siepe arboreo-arbustiva pluristratificata, chiaramente di origine antropica, che si sviluppa parallelamente al canale Primo e che è caratterizzata da uno schema associativo in cui si alternano diverse specie tra le quali farnia, acero loppio, carpino, salice bianco, lantana, biancospino e nocciolo. L’innesto della nuova “Variante alla S.S. 14 della Venezia Giulia” sulla rotatoria di Passarella e sulla strada regionale 43 “del Mare”, comporterà infine il taglio di alcune piante di noci, acero, frassino, carpino e ciliegio nel primo caso, e di ciliegio, noci e pioppo bianco nel secondo. Le due Configurazioni Progettuali proposte si articolano all’interno di un territorio sostanzialmente omogeneo dal punto di vista floristico e vegetazionale, con predominanza di specie sinantropiche e ruderali. Il Proponente afferma che gli impatti generati dalle alternative in esame sono ritenuti analoghi, con una leggera preferenza per la Configurazione in variante alla SS14 che prevede un minore numero di esemplari arborei abbattuti ed interferenze puntuali e circoscritte lungo i canali attraversati, mentre il risezionamento di via Armellina risulterebbe maggiormente invasivo sul canale Caposile che per lunghi tratti fiancheggia la strada interessata dalla Configurazione 1 di progetto. Per le due configurazioni proposte per l’intervento in loc. Calvecchia, articolandosi all’interno di un territorio sostanzialmente omogeneo dal punto di vista floristico e vegetazionale, con predominanza di specie sinantropiche e ruderali, gli impatti generati dalle alternative in esame sono ritenuti analoghi. La Configurazione 2 interferirà con la vegetazione presente a centro rotonda, che risulta in parte piantumata con oleandri e tamerici. Per quanto riguarda lo scotico della vegetazione erbacea, considerando le tipologie vegetazionali coinvolte, consorzi di malerbe e specie ruderali, e la marginalità dell’area interferita, gli impatti sono ritenuti dal Proponente non significativi, così come nel caso del taglio del filare arboreo-arbustivi, anche in considerazione del modesto numero degli esemplari abbattuti.

In merito alla componente fauna, le due alternative di loc. Armellina si articolano in territori che ospitano popolamenti faunistici con predominanza di specie euriecie e generaliste generando impatti di lieve intensità ritenuti sostanzialmente , a parere del Propoente, equivalenti per la componente in esame. Tuttavia, si evidenzia come il tracciato di Configurazione progettuale 2 rappresenti un nuovo ed ulteriore elemento di frammentazione e disturbo per la fauna in un contesto già fortemente di impronta antropica a vocazione agricola seminativa. La Configurazione Progettuale 1, invece, risulta maggiormente invasivo sul canale Caposile, che per lunghi tratti fiancheggia la strada interessata dalla riqualificazione di progetto, mentre l’alternativa che prevede una Variante alla SS 14 (Configurazione progettuale 2) prevede interferenze puntuali e circoscritte lungo i canali attraversati (canali Caposile, Primo e Zuliani). Le due alternative in loc. Calvecchia si articolano in un territorio che ospita popolamenti faunistici con predominanza di specie euriecie e generaliste generando impatti di lieve intensità ritenuti sostanzialmente equivalenti per la componente in esame.

In merito alla componente biodiversità ed ecosistemi, per la configurazione proposta in loc. Armellina comporterà una sottrazione diretta di habitat, intesa come perdita assoluta delle funzioni ecologiche tipiche, costituita da ambiti appartenenti prevalentemente al sistema agricolo (seminativi attualmente in coltivazione, colture specializzate) ed urbano (viabilità esistenti, zone residenziali, verde urbano) e marginalmente al sistema naturale/semi-naturale (interferenza con aree boscate in evoluzione e con i canali Caposile, Primo e Zuliani). Nel complesso le nuove superfici impermeabilizzate generate dalla configurazione progettuale in esame ammonta a circa

91.250 m². Si segnala che il tracciato previsto dalla Configurazione progettuale 2 provocherà il marginale consumo di due appezzamenti caratterizzati da vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione. Tali elementi risultano offrire la possibilità di rifugio e sosta temporanea alle specie che colonizzano le aree agricole ed il tessuto urbano circostante. Il Proponente conferma che l’impatto legato alla realizzazione del tracciato in esame dovuto al consumo di suolo è ritenuto significativo considerando la superficie sottratta in relazione al tratto di riferimento. Diversamente, le due alternative progettuali proposte per la loc. Calvecchia, interferiscono tipologie che non presentano rilevanti significati ecosistemici all’interno di un contesto territoriale caratterizzato da molteplici fattori di pressione antropica e di frammentazione ecologica, generando impatti di ritenuti equivalenti per la componente in esame.

La variante in località Armellina si trova in prossimità delle aree SIC IT 3250031 “Laguna Superiore di Venezia” e la ZPS IT 3250046 “Laguna di Venezia”.

Il proponente ha redatto la Valutazione di Incidenza (VINCA). Lo studio risulta sufficientemente esaustivo per consentire una valutazione della natura e dell’intensità degli impatti del progetto.

Lo studio è basato su un ampio ed esaustivo elenco di fonti letterarie e documentali e fornisce una dettagliata descrizione dell’ambito di riferimento territoriale e delle principali componenti naturali, sia biotiche sia abiotiche. Il proponente descrive il SIC IT 3250031 “Laguna Superiore di Venezia” incluso nella ZPS IT 3250046 “Laguna di Venezia”.

Rispetto ai cambiamenti climatici i dati sono aggiornati al 2012. Tali dati necessitano di un aggiornamento, al fine di disporre di una più accurata e aggiornata base informativa anche con riferimento agli eventi meteo climatici estremi.

L’inquadramento floristico, vegetazionale, faunistico e degli habitat (inclusi quelli di interesse prioritario) è presentato in maniera sufficientemente chiara ed esaustivo. Dopo aver definito gli ambiti di potenziale incidenza e individuato gli elementi di vulnerabilità il proponente svolge la valutazione della significatività degli effetti su abita e specie dei siti Natura 2000 interessati, utilizzando una matrice di interrelazione. La valutazione conclude che gli interventi, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, produrranno effetti diretti non significativi, essendo di ambiti di progetto interamente localizzati all’esterno del perimetro dei siti sopra citati.

Per la rotatoria di Passarella, vengono indicate misure di mitigazione, in particolare per le soluzioni costruttive e impiantistiche, al fine di non generare inquinamento idrico superficiale e profondo, dell’aria, da agenti fisici (rumore e illuminazione) in fase di cantiere e di ridurre al minimo analogo inquinamento in fase di esercizio.

Con riferimento al cantiere in prossimità della rotatoria, allo scopo di non generare alterazioni degli habitat e arrecare disturbo alle specie di interesse comunitario che insistono sul SIC IT 3250031 “Laguna Superiore di Venezia” incluso nella ZPS IT 3250046 “Laguna di Venezia”, dovrebbero essere comunque valutate di soluzioni progettuali alternative a minor impatto

Alla luce dello studio presentato e delle informazioni raccolte, si ritiene adeguato il livello di VINCA presentato. In ogni caso, la procedura sarà conclusa solo in sede i VIA al quale dovrà essere sottoposto il progetto come da parere conclusivo.

Ciò considerato, si suggerisce, al fine di escludere ogni possibile incidenza significativa sul SIC IT 3250031 “Laguna Superiore di Venezia” e la ZPS IT 3250046 “Laguna di Venezia, di attivare, propedeuticamente al progetto che sarà sottoposto a VIA, un monitoraggio ante-operam, da concordare anche con l’ente gestore dei siti SIC IT 3250031 “Laguna Superiore di Venezia” e ZPS IT 3250046 “Laguna di Venezia”, al fine di meglio valutare lo stato ante operam e gli effetti negativi connessi all’inserimento della variante in oggetto sulla biologia e sui comportamenti della fauna di interesse comunitario, in particolare dell’avifauna, indicata nello

studio. Il piano di monitoraggio dovrà rivolgere particolare attenzione all’effetto barriera (in termini di mortalità dell’avifauna e riduzione della permeabilità sulle specie di interesse comunitario dei vari dei gruppi tassonomici. Tale monitoraggio ante operam sarà poi integrato con i monitoraggi che saranno opportunamente programmati nel redigendo PMA

dall’inizio della fase di cantiere fino ai due anni successivi alla realizzazione dell’opera,

Le risultanze del piano di monitoraggio potranno consentire l’introduzione delle più opportune misure di mitigazione in fase di redazione della VIA dell’intervento stesso.

TENUTO CONTO delle osservazioni, espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Osservazioni del MIBACT acquisita al prot. MATTM/2021/0010806 del 03.02.2021;

CONSIDERATO che il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo- Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Sezione V, con nota prot. 2845-P del 28.01.2021, acquisita al prot. MATTM/2021/0010806 del 03.02.2021, ha trasmesso le proprie osservazioni ai sensi del comma 8 dell’art. 19 del D.Lgs 152/2006 ritenendo che il progetto non sia da assoggettare a procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale a condizione che vengano ottemperate da parte del Proponente le seguenti prescrizioni durante le successive fasi di progettazione e approvazione dell’opera:

- *Per gli aspetti paesaggistici, per le motivazioni sopra considerate, al fine dell’acquisizione del Parere della Soprintendenza in sede di autorizzazione paesaggistica venga predisposto un progetto che accolga le seguenti indicazioni:*
 - *Per l’intervento localizzato in località Armellina:*
 - 1) *modifica progettuale dei tracciati stradali in modo da allontanare la rotatoria dal corso d’acqua tutelato e quindi ampliare le porzioni di progetto paesaggistico secondo la “TIPOLOGIA A” (cfr. Relazione paesaggistica pag.132);*
 - 2) *vengano inserite a ridosso delle strade, fasce progettate secondo la “TIPOLOGIA C” (cfr. Relazione paesaggistica pag.133) al fine di mitigare l’impatto ambientale della rotatoria e il relativo traffico veicolare;*
 - *Per l’intervento localizzato in località Calvecchia:*
 - 3) *completare la prevista sistemazione a verde con la messa a dimora di alberi di alto fusto, disposti secondo filari paralleli all’infrastruttura che riescano a dare continuità al suddetto corridoio ecologico, al fine di ricostruire il “corridoio ecologico principale” e di mitigare la presenza dell’elemento antropico (vedi elaborato T00IA30AMBS201_B);*
- *Per gli aspetti archeologici, per le motivazioni sopra esposte si prescrive l’attivazione delle seguenti misure:*
 - 4) *quanto prima la società proponente dovrà chiarire quanto riportato dalla Soprintendenza circa l’avvenuta esecuzione di parte delle opere di progetto (Intervento 2: località Calvecchia) da parte del comune di San Donà di Piave, per la quale non sembra sussistere specifica autorizzazione della stessa Soprintendenza; si chiede pertanto che la società prenda immediatamente contatto con la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per l’area*

Metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso la quale effettuerà tutte le valutazioni del caso tenendo informata questa Direzione Generale. Si evidenzia che resta sempre fermo l’obbligo per il proponente del rispetto dei disposti stabiliti dagli articoli 90, 161, 169 e 175, comma 1, lettera b) del D.Lgs. 42/04 in materia di tutela del patrimonio archeologico, con particolare riguardo alla tempestiva comunicazione in caso di relative scoperte fortuite – anche dubbie – alla Soprintendenza e alla contestuale sospensione dei lavori con mantenimento dello stato di fatto, al fine di consentire le verifiche tecniche di legge da parte dell’Ufficio territoriale;

5) la società proponente dovrà procedere con l’attivazione della procedura di archeologia preventiva dell’interesse archeologico ai sensi dell’art.25, comma 8 del D.Lgs. 50/2016.

- L’osservazione di cui sopra è stata tenuta in debita considerazione nella presente analisi e si intende qui condivisa, per quanto di pertinenza ambientale.

VALUTATO che:

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell’impatto potenziale

Lo studio preliminare ambientale presentato, il progetto e le analisi effettuate sulla base dei dati di base disponibili, comporta nel suo insieme una serie di impatti ambientali non trascurabili. Tale aspetto è maggiormente rilevante per la “*Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella*” per la quale si determinano una serie di impatti su varie matrici ambientali sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio dell’opera, come riportato anche sopra, tra cui:

- occupazione temporanea di ampie superfici da allestire ad aree di cantiere pari a circa 5,8 ha allo stato attuale a vocazione prevalentemente agricola, in fase di cantierizzazione;
- sottrazione permanente di suolo a uso agricolo per circa 16 ha sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio;
- la sezione della strada extraurbana di categoria C1 proposta è di circa 4 volte più ampia di quella standard;
- Il nuovo tracciato della SS 14 interferisce con una fitta rete di viabilità essenzialmente agricola e di accessibilità ai fondi.
- Le viabilità secondarie (dx e sx) si sviluppano parallelamente a quella principale e sono collegate fra loro attraverso tre sottopassi: due “agricoli” rispettivamente alle prog. 0+536,519 e 1+671,667 ed uno “stradale” alla progr. 2+486,760.
- Frammentazione permanente dei campi agricoli seminativi con aggravio dei costi di produzione e deprezzamento del bene fondiario sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio.
- In fase di cantierizzazione produzione di polveri con inevitabili impatti sulla qualità dell’aria e forti ricadute sul suolo circostante e sulle colture agrarie.
- La realizzazione dell’infrastruttura viaria in rilevato interferisce in maniera significativa determinando una interruzione della continuità ambientale e paesaggistica e in termini di rischio idraulico.

- L’inserimento dell’opera crea una barriera fisica tra due abitazioni esistenti, in cui si sommano l’altezza del rilevato stradale e delle barriere antirumore fonoassorbente.



- In fase di esercizio, l’inserimento dell’infrastruttura viaria crea un effetto barriera per la fauna con effetti negativi sia sulla biologia delle specie sia sui rischi di mortalità.

Dall’analisi del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - Autorità di Bacino Regionale del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, l’intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella ricade in aree a pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del Fiume Sile e dei canali consortili compresa tra la classe P1 moderata e la classe P2 media. L’intervento Configurazione progettuale 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia ricade in aree a pericolosità idraulica generata dalla potenziale esondazione del reticolo idrografico limitrofo, ricadente nella classe P1 moderata. La realizzazione dell’opera in località Armellina, in relazione rischi e pericolosità idraulica, è meritevole di ulteriori approfondimenti sia in termini di impatto ambientale rispetto al rischio di esondazione del Fiume Sile, sia in termini di localizzazione dell’opera e di soluzioni tecniche.

Dall’analisi del Piano di Gestione delle Alluvioni (PGRA) – Distretto delle Alpi Orientali risulta che l’intervento Configurazione progettuale alternativa 2: Variante alla S.S. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella, così come l’intervento Configurazione progettuale alternativa 2: attraversamento in scavalco della rotatoria di Calvecchia interferiscono con aree a classe di rischio moderato (R1), rischio medio (R2) e rischio elevato (R3). La realizzazione dell’opera nel suo complesso è meritevole di ulteriori approfondimenti sia in termini di impatto ambientale in particolare rispetto al rischio alluvioni sia in termini di localizzazione e soluzioni tecniche dell’opera stessa.

Dalle tavole allegate al PTRC, si ha che: la rotatoria di Calvecchia rimane all’interno del territorio urbanizzato in prossimità di aree agropolitane. La Variante alla S.S. 14 attraversa aree agropolitane e aree a elevata utilizzazione agricola. Entrambi gli interventi ricadono in aree a pericolosità idraulica e superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi 60 anni (come si evince dalle figure seguenti tratte dalla consultazione del geoportale della Regione Veneto). Tale criticità necessita di approfondimento progettuale e di impatto ambientale, in particolare rispetto all’intrinseca pericolosità idraulica e alla maggiore frequenza e intensità di eventi estremi legati ai cambiamenti climatici in atto.

In relazione alle caratteristiche dell’opera nel suo complesso e della sua localizzazione, nonché delle soluzioni costruttive proposte, tenendo conto dell’entità e della molteplicità degli impatti su ogni componente ambientale valutata, nonostante le misure mitigative e compensative proposte,

non si può escludere che la realizzazione dell’opera nel suo complesso generi impatti significativi e negativi.

La realizzazione dell’opera in località Armellina e in particolare dell’area di cantiere denominato “campo base” e della rotatoria, pur non interferendo direttamente con il sito Rete Natura 2000 ZPS - IT3250031 – Laguna Superiore di Venezia e quindi, non causando sottrazione di habitat o frammentazione degli stessi, genera sia in fase di cantierizzazione sia in fase di esercizio disturbi di diversa natura ed entità sulle specie vegetali e, soprattutto, animali. Tali disturbi sono meritevoli di ulteriori approfondimenti sia in termini di impatto ambientale sia in termini di localizzazione e soluzioni tecniche dell’opera stessa. A titolo esemplificativo e non esaustivo, nello studio di incidenza proposto non è affrontata in maniera adeguata l’interferenza sulla fauna selvatica e in prevalenza sull’avifauna da parte del tracciato dell’opera in rilevato e della presenza di barriere fonoassorbenti, né in termini di disturbo e né in termini di mortalità e né di misure di mitigazione e compensazione.

La realizzazione dell’opera in località Armellina e in particolare dell’area di cantiere denominato “campo base” e della rotatoria, come anche espresso dal MIC, interferisce anche con la fascia fluviale di rispetto del corpo idrico superficiale tutelato. Tale criticità necessita di approfondimento progettuale e di impatto ambientale.

Gli impatti evidenziati sono tali da richiedere una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

È auspicabile che siano analizzate ulteriori alternative sia di tipo localizzativo sia come modalità di realizzazione che possano, in sede di VIA: comportare impatti meno significativi.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell’istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato “Variante alla S.S. n. 14 “della Venezia Giulia” a sud della città di San Donà di Piave, dalla rotatoria di Caposile alla rotatoria di Passarella e scavalco della rotatoria di Calvecchia – Proponente: ANAS S.p.A.” determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla