



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2010-0012300 del 12/05/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

E.prot CTVA-2010-0001349 del 12/05/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità : Autostrada A27 Mestre -
Belluno. Nuovo svincolo autostradale e stazione di Santa
Maria del Piave. Proponente: Autostrade per l'Italia SpA.
Trasmissione Parere n.437 dell' 8 aprile 2010.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria dell' 8 aprile 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campiengo)

All.:c.s.



Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 06.5722 3063 - Fax 06.5722 3082 - e-mail: ctva@minambiente.it

Stampa illeggibile con dati amministrativi



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

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

Parere n. 437 del 08-04-2010

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità Autostrada A27 Mestre-Belluno - nuovo svincolo autostradale e stazione di Santa Maria del Piave
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

Area di firme e note manoscritte

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

MINISTERO D
LA TUTELA DEL TE
Commissione Te
Impatto Ambient
Via Cristoforo
00147

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, del Nuovo svincolo autostradale e stazione di Santa Maria del Piave, sull'Autostrada A27 Mestre – Belluno, presentata dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A. in data 03 agosto 2009, acquisita dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale il 12/08/2009 al prot. DSA-2009-21996 e trasmessa alla Commissione in data 17/09/2009;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

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 ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e 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;

VISTI i Decreti 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 prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la documentazione esaminata, acquisita al prot. DSA-2009-21996 del 12/08/2009 che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Verifica Ambientale;
- Progetto Preliminare;

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA/2009/4803 del 21/12/2009 costituita dallo Studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale;

VISTA la ulteriore documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVIA/344 del 04/02/2010;

VISTO il verbale della Conferenza di servizi preliminare del 24 luglio 2009, relativa alla viabilità di collegamento alle SS.PP. 34 e 92 ed al nuovo casello autostradale, nonché del progetto definitivo di realizzazione della stazione del casello autostradale in Comune di S. Lucia del Piave, acquisita al Prot. CTVIA/4656 del 14/12/2009;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta in data 13/08/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana; in data 10/08/2009 sull'Albo Pretorio del Comune di Santa Maria del Piave ed in data 16/09/2009 sull'Albo Pretorio della Provincia di Treviso;

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni pervenute ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008 di seguito elencate e successivamente descritte e controdedotte;

- presentate in data 24/09/2009 dal Prof. Francesco Vallerani dell'Università C° Foscari di



Venezia acquisite al prot. Ex DSA-2009-0025787 del 30/09/2009;

presentate da vari soggetti acquisite al prot. Ex DSA-2009-0030386 del 13/11/2009;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della ulteriore documentazione integrativa prodotta, relativa allo studio della Valutazione d'incidenza è avvenuta in data 22/12/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana; in data 24/12/2009 sull'Albo Pretorio del Comune di Santa Maria del Piave ed in data 24/12/2009 sull'Albo Pretorio della Provincia di Treviso;

PRESO ATTO che, a seguito di tale pubblicazione, non sono pervenute ulteriori osservazioni del pubblico ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006;

PREMESSO CHE:

- il progetto in esame consiste nella realizzazione del nuovo svincolo autostradale e della stazione di Santa Maria del Piave, sull'Autostrada A27 Mestre – Belluno, nel comune di S. Lucia del Piave, al km 32 circa a nord del ponte sul Fiume Piave, approssimativamente a 7 km a Sud dello svincolo di Conegliano e a 9 km a Nord di quello di Treviso Nord;
- il nuovo svincolo autostradale è costituito da quattro rampe monodirezionali e da una rampa bidirezionale, da un piazzale di stazione, nel quale ubicare l'area di pedaggio autostradale, e da un collegamento alla viabilità ordinaria locale;
- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate rispetto allo sviluppo complessivo dell'Autostrada A27, che non modifica in modo sostanziale le caratteristiche dell'opera esistente e che ha lo scopo di rendere più permeabile l'autostrada al traffico locale, prodotto soprattutto dai veicoli commerciali, avvicinando la nuova uscita autostradale alle attività antropiche localizzate immediatamente a nord del F. Piave;
- l'intervento è stato fortemente richiesto dagli enti territoriali locali, in considerazione dell'elevato numero di mezzi pesanti a servizio delle aree industriali localizzate immediatamente a sud e a nord della SS 13 "Pontebbana", che collega le città di Treviso e Conegliano, situazione che attualmente genera criticità ambientali da congestionamento di traffico;

CONSIDERATO CHE:

- a seguito della pubblicazione del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale del nuovo casello autostradale e della stazione di Santa Maria del Piave ai fini della richiesta della verifica di assoggettabilità, sono pervenute ad ASPI 15 osservazioni che ha inoltrato al MATTM;
- le osservazioni, prevalentemente, chiamano in causa le scelte dell'Amministrazione Provinciale di Treviso sulla localizzazione del casello e sulla viabilità di adduzione; di tali osservazioni 6 (1, 2, 3, 4, 12, 15) sono presentate da privati cittadini proprietari di aree a produzione agricola interessate dall'intervento, 2 (10, 13) da Amministrazioni Comunali, 6 (5, 6, 7, 8, 9, 11) da gruppi politici o associazioni di categoria, 1 (la 14) da un soggetto portatore di interessi diffusi;
- l'ASPI ha controdedotto le osservazioni ricevute di attinenza con il progetto del casello:
 - 1) Nadal Valerio, Cais Ampelio, Cais Giuseppe, Cais Guido, Maser Maria e
 - 2) Cais Ampelio, Cais Giuseppe, Cais Guido, privati cittadini proprietari di aree a produzione agricola interessate dall'intervento chiedono:
 - lo spostamento del casello verso Nord;
 - la rotazione della bretella per la rotatoria con maggiore parallelismo con A27 per diminuire il numero delle aziende agricole frazionate;
 - la garanzia di accesso ai fondi;
- secondo le controdeduzioni dell'Aspi, la posizione attuale del casello, con la rotatoria di accesso sulla via dell'argine, evita il rifacimento del cavalcavia sulla via Grave che avrebbe comportato oneri aggiuntivi non previsti nella convenzione; peraltro, uno spostamento ancora

Handwritten notes and signatures on the left margin.

Vertical column of handwritten notes and signatures on the right margin.

più a Nord comporterebbe un prolungamento della bretella che porta alla rotatoria, non giustificabile nell'attuale configurazione di progetto di competenza della provincia di Treviso;

- l'Aspi ritiene praticabile la possibilità di rotare la bretella per la rotatoria portandola più parallela all'A27, al fine di diminuire il numero delle aziende agricole interferite;
- l'Aspi garantisce l'accessibilità ai fondi attraverso il mantenimento della continuità delle strade vicinali esistenti; il sottopasso autostradale verrà mantenuto con le dimensioni attuali, considerata l'impossibilità di aumentarne l'altezza che resta bloccata dal profilo stradale esistente;
 - 3) Labiato Gioacchino, Cais Nadia, Cais Maria, privati cittadini proprietari di aree a produzione agricola e di abitazioni interessate dall'intervento:
 - chiedono la garanzia dell'accesso ai fondi lungo il sottopasso esistente;
 - mitigazioni acustiche per le abitazioni;
 - l'Aspi garantisce l'accessibilità ai fondi attraverso il mantenimento della continuità delle strade vicinali esistenti; il sottopasso autostradale verrà mantenuto con le dimensioni attuali, considerata l'impossibilità di aumentarne l'altezza che resta bloccata dal profilo stradale esistente;
 - l'Aspi prevede la messa in opera di barriere antirumore e interventi diretti sui recettori secondo lo studio acustico effettuato;
 - 4) Loreta Bellussi Carobolante, privata cittadina titolare dell'Azienda Agricola Carobolante Bellussi Loreta osserva che:
 - i progetti, casello e viabilità connessa, causano la distruzione di terreni agricoli per oltre 1.000 ettari e hanno un costo di € 35.000.000,00 e non risolvono i problemi della viabilità locale. Inoltre il danno per l'azienda agricola oltre all'esproprio è nell'eliminazione del sottopasso che attualmente garantisce il collegamento dei terreni di proprietà posti ad est e ad ovest dell'A27;
 - L'Aspi controdeduce che il sottopasso di collegamento non viene eliminato anche se, in base alla nuova soluzione dello svincolo, non garantirà la continuità dei fondi posti ad est che, comunque, saranno raggiungibili mediante l'utilizzo di strade poderali esistenti e di nuove servitù di passo;
 - 5) Gruppo Consiliare del Comune di Susegana "Vivere Susegana" chiede:
 - che l'A27 sia trasformata in un'autostrada aperta con l'aggiunta di una barriera in prossimità del Piave, e che il progetto del casello sia modificato, eliminando la stazione;
 - 6) Giuseppe Spricigo, Eugenio Dal Bianco, consiglieri comunali "Santa Lucia Sostenibile":
 - l'osservazione è rivolta all'Amministrazione Pubblica; si pone l'accento sulla contraddizione tra i principi enunciati dagli strumenti di pianificazione della regione Veneto e della provincia di Treviso volti alla tutela di aree ad elevata utilizzazione agricola miste a naturalità diffusa e la presentazione del progetto del nuovo casello, ritenuto del tutto inadeguato a risolvere il problema della congestione della viabilità locale che può essere risolto solo con la trasformazione dell'A27 in un'autostrada a sistema aperto;
 - 7) Confagricoltura Treviso:
 - l'osservazione è rivolta all'Amministrazione Pubblica, provincia di Treviso, e afferma la contrarietà al progetto di un'opera che non risolve i problemi del traffico locale ma rischia di aggravarli con la creazione di flussi di traffico in uscita, a fronte di un gravissimo danno per un'agricoltura di pregio;
 - 8) Granzotto Daniela, componente della Direzione provinciale del PD:

- pur ritenendo l'intervento strategico per tutta l'area a nord di Treviso, per il progetto dello svincolo si richiede di sostituire il cavalcavia di svincolo con un sottopasso; auspica che il ponte sul Piave dell'A27 abbia un utilizzo libero;

secondo l'Aspi non è possibile, data la natura dei terreni, sostituire il cavalcavia di svincolo con un sottovia;

9) Arturo Bernardi, capogruppo consigliere di "Progetto S. Lucia" chiede:

- che l'A27 da Vittorio Veneto a Mogliano sia trasformata in un sistema aperto; di spostare il casello in aree già compromesse più a nord, non potendosi approvare la collocazione del progetto per la qualità ambientale e paesaggistica dell'area, di verificare i dati di traffico che sostengono l'intervento, e si ribadisce che nessun dialogo sarà possibile se la regione Veneto non eliminerà dal PRAC l'area destinata ad attività estrattiva;

10) Comune di Susegana. Comune non interessato dal progetto:

- osservazione sulla viabilità di accesso al casello verso nord;

11) Giacinto Borsoi, per la Commissione Viabilità del P.D chiede:

- che l'A27 sia trasformata in un'autostrada aperta; che il progetto del casello sia modificato a tal fine, cioè sia eliminata la stazione, che il casello sia spostato più a nord; altre osservazioni sono relative alla viabilità di adduzione e infine si chiede che tutte le opere di adduzione al nuovo casello devono essere realizzate contemporaneamente allo svincolo;

12) Renzo Bronca, titolare dell'Azienda Agricola Podere del Gaio:

- l'osservazione riguarda l'area di proprietà interessata dalle opere di adeguamento di via Lovadina e la realizzazione dell'intersezione a rotatoria tra le vie Lovadina, via Colonna SP 34 e via della Mura, di competenza della provincia di Treviso.

13) Comune di Santa Lucia di Piave. Comune in cui ricade l'intervento chiede:

- lo stralcio del territorio comunale di Santa Lucia di Piave dal PRAC della regione Veneto; la nuova rotatoria su SP34, via Lovadina, e via della Mura danneggia l'Azienda Agricola "Podere del Gaio"; si richiede una pista ciclabile dal centro di Santa Lucia di Piave all'area ambientale del Piave; si chiede che venga studiato il sottopasso dell'A27 sulla via Argine che collega terreni di medesime proprietà posti ad est e ad ovest dell'A27, si chiede che lo svincolo sia spostato più a nord per tutelare le abitazioni della proprietà Cias e che sia ruotato il braccio di accesso al casello che in progetto taglia un maggior numero di aziende agricole; si chiede di spostare la posizione della rotatoria per il casello e il tratto di viabilità verso il sottopasso più a ridosso dell'argine;

• l'Aspi rileva che l'osservazione ripropone quanto esposto nel corso della Conferenza dei Servizi Preliminare indetta dalla provincia di Treviso; per quanto riguarda il progetto del casello vale quanto detto nelle precedenti controdeduzioni;

14) Francesco Vallerani, Università di Venezia Cà Foscari;

- si tratta di una disamina delle contraddizioni tra le affermazioni teoriche della pianificazione e le scelte degli interventi e quindi si auspica il controllo dell'espansione infrastrutturale in base a una realistica valutazione delle esigenze ed un'analisi costi-benefici;

15) Carraro Eros e Carraro Domenico, privati cittadini proprietari di aree a produzione agricola interessate dall'intervento, Carraro Domenico anche come procuratore di proprietari di aree interessate dal progetto, sottoscritti in due elenchi come Comitato per la Tutela del Paesaggio Veneto;

- osservazione di carattere generale rivolta all'amministrazione Pubblica, provincia di Treviso, riprende quasi integralmente quanto scritto nell'osservazione precedente dal prof. Vallerani dell'Università di Venezia Cà Foscari; accenna al problema delle attività estrattive in Piave;

MINISTERO DI
LA DEL TEL
ssione Ter
to Ambie
Cristoforo
00147

VALUTATO CHE:

- le controdeduzioni prodotte dall'Aspi si ritengono coerenti con le considerazioni e valutazioni di cui al presente parere. Una serie di osservazioni si riferiscono alle scelte pianificatorie dell'amministrazione pubblica, e sono controdedotte nell'ambito del quadro di riferimento programmatico;
- l'Aspi garantisce l'accessibilità ai fondi agricoli attraverso il mantenimento della continuità delle strade vicinali esistenti, ritiene fattibile la rotazione della bretella di collegamento alla viabilità esistente, al fine di diminuire il numero delle aziende agricole interferite, e garantisce il rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico attraverso la messa in opera di pannelli fonoassorbenti e, qualora occorrenti, interventi diretti ai recettori;

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

- la realizzazione del nuovo svincolo di SANTA MARIA DI PIAVE - Autostrada A27 Mestre/Belluno è prevista dal V atto aggiuntivo alla concessione per l'esercizio di tratte autostradali tra Autostrade per l'Italia S.p.A. ed ANAS;
- nella Conferenza di servizi preliminare del 24 luglio 2009, relativa alla viabilità di collegamento alle SS.PP. 34 e 92 ed al nuovo casello autostradale, nonché del progetto definitivo di realizzazione della stazione del casello autostradale in Comune di S. Lucia del Piave, tutti i soggetti presenti hanno espresso parere favorevole alla realizzazione delle infrastrutture, con alcune condizioni;
- la documentazione di progetto ha fatto riferimento ai principali strumenti di pianificazione territoriale, quali il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto (PTRC), il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), il Piano Regolatore Generale (PRG) e il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Fiume Piave.
- secondo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato con Delibera del Consiglio Provinciale di Treviso il 30 giugno 2008, l'area di intervento non è sottoposta a vincoli di tipo archeologico; inoltre l'area è esterna alla zona umida del Fiume Piave, perimetrata ai sensi del DPR 13 marzo 1976, n. 448, recante esecuzione della convenzione relativa alle zone umide d'importanza internazionale, soprattutto come habitat degli uccelli acquatici, firmata a Ramsar il 2 febbraio 1971;
- nell'elaborato del PTCP "Sistema ambientale naturale - Carta delle reti ecologiche", il nuovo svincolo rientra in una "area nucleo" e, in minima parte, in una "area di connessione naturalistica - fascia tampone" nonché in area IBA (Important Birds Area). Lo studio evidenzia che secondo le direttive di tutela del PTCP, la realizzazione, nelle aree nucleo, di infrastrutture e impianti tecnici è subordinata a misure di mitigazione mirate alla ricostruzione della continuità della permeabilità biologica nei punti critici di passaggio, anche attraverso l'inserimento di strutture utili all'attraversamento faunistico e di aree di rispetto finalizzate alla conservazione della biodiversità.
- l'area interessata dal progetto confina con il Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT3240030 "Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrisia" e la Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3240023 "Grave del Piave";
- la riorganizzazione della viabilità, come emerge dalla "viabilità di Piano" riporta gli obiettivi strategici del PTCP che sono quelli di ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio provinciale e di aumentare l'accessibilità alle diverse aree del territorio insieme al grado di sicurezza della circolazione stradale;
- tra gli interventi da mettere in atto per risolvere i problemi dell'area critica individuata dal PTCP rientrano l'apertura del casello sull'A27, la nuova viabilità di connessione al medesimo, e la realizzazione di un nuovo ponte sul Piave, in appoggio al Ponte della Priula, da collegare alla tangenziale di Spresiano;

Il PRG del Comune di Santa Lucia di Piave, approvato con Delibera di Giunta Regionale n°

2973 del 14 ottobre 2008, identifica il territorio interessato dallo svincolo come "area di valore del paesaggio agrario". L'area interessata dall'intervento ricade in zona ZTO E2 - aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva e ZTO E3 - Aree caratterizzate da un elevato frazionamento fondiario;

- inoltre, sono presenti le fasce di rispetto stradale e quelle di rispetto del vincolo di Legge 431/85, modificata dal D. Lgs. 42/2004. In tali zone, gli interventi edilizi sono subordinati al parere favorevole della competente Soprintendenza ai Beni Architettonici secondo le modalità previste dalla L.R. 31.10.94 n.63;
- lo studio ha effettuato un confronto tra il progetto e la pianificazione della Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta - Bacchiglione; con riferimento a quanto riportato nell'elaborato "Pericolosità idraulica" del Progetto di Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico, nella zona d'interesse risulta perimetrata solo l'area fluviale del fiume Piave e non esistono perimetrazioni di aree a pericolosità e rischio idraulico;

VALUTATO CHE:

- la documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti;
- il progetto si inserisce in un'area a vocazione agricola, caratterizzata da insediamenti rurali isolati. Il territorio è caratterizzato da una morfologia pianeggiante, con un'altitudine media di 50-55 m s.l.m. con acclività prossima all'1% diretta verso SE;
- lo svincolo in progetto è coerente con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato con Delibera del Consiglio Provinciale di Treviso il 30 giugno 2008;
- l'intervento, di semplice disegno, riduce al minimo l'occupazione del territorio, sia come raggi di curvatura sia come stazione di interscambio; l'ubicazione è risultata quella più compatibile con l'attuale conformazione stradale, tra la fine del ponte autostradale sul Piave ed il sovrappasso esistente della comunale via Grave;
- l'intervento è stato fortemente richiesto dagli enti locali alla Società Autostrade per l'Italia;
- da quanto emerge dalla Conferenza di servizi preliminare del 24 luglio 2009, relativa alla viabilità di collegamento alle SS.PP. 34 e 92 ed al nuovo casello autostradale, nonché del progetto definitivo di realizzazione della stazione del casello autostradale in Comune di S.Lucia del Piave, la Provincia di Treviso, in sinergia con Autostrade per l'Italia, ha ritenuto di salvaguardare al massimo il territorio interessato prevedendo, per quanto riguarda il collegamento alle SP. 34 e SP. 86, l'utilizzazione della viabilità esistente ed in parte l'argine del fiume Piave, evitando di fatto nuovi percorsi, con ciò tutelando le aree agricole adibite a vigneti nella zona del Piave;
- il punto maggiormente critico di passaggio per la continuità ecologica del contesto ambientale esaminato è rappresentato dall'ambito del Fiume Piave, rispetto al quale l'intervento in progetto rimane all'esterno; occorre tuttavia prevedere interventi di mitigazione per ridurre il disturbo alle biocenosi presenti, prevedendo soprattutto le opportune misure in grado di evitare la collisione dell'avifauna (elementi non trasparenti, oppure apponendovi figure efficaci per evitare l'impatto degli uccelli);
- secondo le tavole del PRG del Comune di Santa Lucia del Piave, ultima variante del 18/11/2005, l'area di intervento è esterna alle aree di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza provinciale;
- inoltre l'intervento ricade, per la maggior parte, in aree di valore del paesaggio agrario e in Z.T.O. E2 - aree di primaria importanza per la funzione agricola produttiva ed è esterna alla perimetrazione delle aree Z.T.O. E5 - aree agricole di primaria importanza ambientale;
- l'intervento è prossimo alle aree SIC IT3240030 "Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrisia" e ZPS IT3240023 "Grave del Piave" ma è esterno alle aree stesse;

MINISTERO
DELLA
INFRASTRUTTURA
E TRASporti
Via Cristoforo Colombo 10

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- la localizzazione dell'intervento è stata condizionata dallo sviluppo delle rampe di immissione nelle due direzioni dell'autostrada tra i due vincoli di allineamento pianoaltimetrico della sede autostradale prima della spalla nord del Ponte sul Piave, in direzione Mestre, e prima della spalla del cavalcavia di Via Grave al Km 32+370, in direzione Belluno;
- l'area interessata dall'intervento è poco antropizzata;
- la progettazione dello svincolo, con rampa bidirezionale a scavalco, ha tenuto in debito conto la necessità di garantire l'esercizio dell'infrastruttura durante le fasi costruttive;

per quanto riguarda lo studio trasportistico:

- l'orizzonte temporale dello studio trasportistico è definito con riferimento a due scenari collocati all'anno 2015 e 2023, assumendo quale anno base il 2008 e tenendo conto il crescente volume di traffico nell'area, in combinazione al completamento di opere viarie importanti quali la chiusura dell'anello autostradale tra Portogruaro e Conegliano con il completamento della A28;
- le finalità dello studio trasportistico sono state quelle di quantificare la capacità attrattiva del casello di Santa Maria di Piave, verificare l'effetto del nuovo casello sulla viabilità locale, in particolare lungo la SS13 tra Treviso e Conegliano, definire quali opere di adduzione al casello di Santa Maria di Piave risultino le più "incidenti" sul sistema viario esistente e funzionali allo svincolo stesso, valutare il livello di trasferimento del traffico autostradale dai caselli di Conegliano e Treviso Nord al casello di progetto;
- dallo studio emerge che la tratta dell'autostrada A27 compresa tra i caselli di Treviso Nord e Conegliano è interessata, attualmente, da flussi di traffico che superano i 27.000 veicoli giornalieri; i dati inerenti i movimenti ai caselli di Treviso Nord e Conegliano, mostrano un flusso di veicoli in entrata e in uscita rispettivamente di 20.630 e 20.151 veicoli al giorno;
- lo scenario progettuale 2015 comprende la rete stradale attuale (anno 2008) con il completamento delle opere viarie A28 Conegliano-Portogruaro, circonvallazione sud di Conegliano e realizzazione del casello di Santa Maria del Piave e relative opere complementari e Passante di Mestre;
- lo scenario progettuale 2023 comprende la rete stradale attuale (anno 2008) con il completamento delle opere viarie A28 Conegliano - Portogruaro, circonvallazione sud di Conegliano e realizzazione del casello di Santa Maria del Piave e relative opere di adduzione, Passante di Mestre e Superstrada Pedemontana Veneta;
- l'effetto indotto dall'entrata in esercizio del casello si traduce in un trasferimento del traffico dalla viabilità ordinaria, in particolare dalla SS 13, a quella autostradale, che crea una maggiore vicinanza della nuova uscita autostradale alle attività antropiche localizzate immediatamente a nord del Fiume Piave, con una diminuzione del traffico lungo l'asta della statale 13, stimabile in un -30% in prossimità dell'attuale ponte della Priula, già nello scenario 2015;
- lungo l'itinerario est-ovest, la canalizzazione dei flussi veicolari sulla viabilità di adduzione al casello e il traffico trasferito dalla viabilità locale a quella autostradale induce una diminuzione di traffico lungo le aste viarie dell'area, ed in particolare sulle SP 34, SP44, SP 92, SP 165, del 30-35%;
- oltre il 50% del traffico che impegna il nuovo casello di Santa Maria del Piave è traffico "locale", cioè di breve-media percorrenza, interno all'area di studio, traffico che altrimenti non utilizzerebbe il sistema autostradale;
- nell'ipotesi in cui l'assetto del sistema infrastrutturale rimanesse invariato rispetto a quello attuale, nell'anno 2015 l'effetto dovuto al naturale incremento del traffico veicolare indurrebbe un abbassamento della velocità di percorrenza media sulla rete viaria ordinaria dell'area stimato in - 20% rispetto al 2008;

in merito alle caratteristiche del progetto:

- l'estensione complessiva dell'area che verrà occupata dalle nuove opere (rampe, area di esazione e viabilità di connessione) è pari a circa 75.000 mq; l'utilizzo attuale dell'area è di tipo agricolo;
- lo schema funzionale è del tipo a "trombetta" con quattro rampe di tipo monodirezionale, connessione diretta alla carreggiata sud e indiretta alla carreggiata nord, ed una rampa bidirezionale, sovrappassante la A27, che realizza il collegamento con le rampe di ingresso/uscita in direzione nord. Tutte le rampe si sviluppano in rilevato. L'intervallo di velocità di progetto dello svincolo è definito dal D.M. 2004 ed è pari a 40-60 km/h;
- l'area di pedaggio prevista ha una superficie di circa 10.000 mq ed è anch'essa realizzata interamente in rilevato date le condizioni morfologiche del territorio (completamente in piano, con pendenze inferiori all'1%). Nel piazzale è prevista la realizzazione dell'edificio di stazione (completo di impianti) collegato alle isole contenenti le cabine di esazione tramite un sottopasso pedonale. Nella fattispecie sono previste quattro isole di stazione e cinque corsie, rispettivamente due in entrata e tre in uscita per il pedaggio, ed una pensilina di copertura.
- dal piazzale di esazione si sviluppa la viabilità di collegamento, che si connette alla viabilità ordinaria con una rotatoria a 4 rami, la cui realizzazione è a carico della provincia di Treviso;
- al fine di assicurare lo smaltimento delle acque meteoriche interessanti sia la sede viaria che i versanti limitrofi è previsto un sistema di drenaggio a gravità delle acque di piattaforma in grado di convogliare, con un margine di sicurezza adeguato, le precipitazioni intense verso i recapiti finali.
- il sistema di raccolta delle acque meteoriche di piattaforma è stato dimensionato e verificato sulla base della precipitazione di progetto e con gli obiettivi di:
 - limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità;
 - garantire margini di capacità per evitare rigurgiti delle canalizzazioni che possano dare luogo ad allagamenti localizzati.
 - garantire, ove necessario e/o richiesto, una linea idraulica chiusa sino al punto di controllo prima dello scarico nella rete idrografica naturale.
- le sezioni tipo adottate prevedono per le rampe monodirezionali una corsia di marcia di 4.00 m, banchina in sinistra da 1.50 m e in destra da 2.50 m; la rampa bidirezionale presenta due corsie da 3.75 m e banchine da 1.50 m; l'arginello ha dimensione 1.30 m;
- la carreggiata autostradale in corrispondenza delle corsie di immissione/diversione è composta dalla banchina di 0.30 m, 2 corsie di marcia e sorpasso da 3.75 m, corsia di immissione o diversione da 3.75m, banchina da 2.50 m;
- la sezione tipo adottata per la viabilità di collegamento è la tipo C1 del D.M.2001; il pavimentato è ripartito in banchine da 1.50 m e due corsie da 3.75 m; la sezione tipo adottata per la viabilità di servizio è la tipo F2 del D.M.2001; il pavimentato è da 8.00 m ripartito in due banchine da 1.00 m e due corsie da 3.25 m; l'arginello ha dimensione 1.30 m;
- il cavalcavia della rampa bidirezionale presenta una sezione trasversale pari a 15.00 m e schema a campata unica di luce pari a 50.00 m; le spalle risultano fondate su pali di diametro 1200 mm e si sviluppano per un'altezza massima di 9.50 m, di cui 8.50 m fuori terra;
- per garantire la continuità idraulica del sistema di irrigazione esistente e l'accesso ai canali per la manutenzione sono stati realizzati nuovi scatolari e/o tombini e in alcuni casi prolungati quelli esistenti;
- la rotatoria di innesto tra la viabilità di collegamento e quella locale avviene ha un diametro esterno ed interno rispettivamente pari a 49,00 m e 34,00 m, comprensivi delle banchine da 1 m, e 2 corsie da 3,25 m;
- il nuovo piazzale di esazione ha una larghezza di 66,35 m. con le piste lato entrate : una PS (dietro al fabbricato di stazione), una EA/ET, una ET ; e le piste lato uscite: una UA/UT, una UT, due UA/UT, una PS.

MINISTRI
ALLA TUTELA D
Commissione
dell'impronta A
Via Crist
10

in merito alle analisi specialistiche

- le indagini geognostiche hanno compreso sia indagini esistenti sulla base di due pozzi trivellati e due scavi superficiali, sia indagini specifiche di progetto, realizzate nel mese di Aprile 2009. Sono stati effettuati 4 sondaggi verticali (2 a carotaggio continuo e 2 a distruzione di nucleo, per 35 m di profondità dal p.c.), prove in foro per la caratterizzazione dinamica e meccanica dei terreni (prove spt, prove di permeabilità Lefranc, prove Cross-Hole); due fori sono stati strumentati con piezometri a tubo aperto, per il successivo monitoraggio della falda freatica, e due fori sono stati strumentati con tubazione per sismica in foro;
- sui campioni prelevati in foro di sondaggio ed in pozzetto è stata eseguita una caratterizzazione geotecnica relativa alle caratteristiche fisiche del terreno;
- inoltre, sono state effettuate analisi chimico-ambientali su 2 campioni di terreno prelevati da scavi e su un campione di acqua di falda prelevata dal pozzo P1. Le analisi sono state finalizzate alla verifica della rispondenza dei terreni in ottemperanza a quanto prescritto dal D.lgs 152/2006 (colonne A e B, Allegato 5 Tabella 1) e successive modificazioni;
- l'analisi della sismicità della zona e i calcoli di progetto sono stati effettuati sulla base delle NTC di cui al DM 14 gennaio 2008;

in merito alla cantierizzazione

- il tempo stimato per la realizzazione dei lavori è stimato in circa 285 giorni; la lavorazione più impegnativa riguarderà l'attività di realizzazione del cavalcavia;
- il dimensionamento del campo logistico del cantiere ha tenuto conto la prossimità all'autostrada, la vicinanza di strade locali e svincoli autostradali, l'occupazione di una zona di proprietà ASPI o comunque da espropriare, le modeste pendenze del terreno, per evitare opere di sostegno e/o sbancamenti rilevanti, la posizione baricentrica rispetto alle lavorazioni e la distanza da aree densamente edificate.
- per il cantiere operativo si prevede una occupazione media di 10.000 mq, pari approssimativamente all'area del piazzale di stazione; il campo tipo è dimensionato per 30-50 presenze e comprende dormitori con alloggiamento in prefabbricati, mensa, officina, magazzino e parcheggi; i lavori di allargamento prevedono di utilizzare come pista l'impronta dell'allargamento stesso, previa bonifica del piano di posa;
- per la realizzazione dell'intervento è previsto lo scavo di 48,034.333 mc, di cui il 93% (44,462.39 mc) verrà reimpiegato per la formazione dei nuovi rilevati; 3,572.03 mc (pari al 7% dei materiali da scavo) e 1,885.53 mc di materiali derivanti da demolizioni, scavi e perforazioni saranno smaltiti in discarica autorizzata coerentemente con quanto previsto dal D.Lgs 152/06;
- il progetto prevede il reperimento di 141,169.35 mc di materiali, di cui 111.389 mc di vegetale; la selezione delle cave di prestito si prevede conformemente alle previsioni del Piano Regionale delle Attività di Cava (PRAC), che evidenzia un'ampia disponibilità di materiale nelle cave presenti e previste nel territorio provinciale, alcune delle quali limitrofe all'intervento;
- il PRAC della Regione Veneto, adottato nel 2003 e non ancora approvato è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), adottata con deliberazione 2912/08 della Giunta Regionale; successivamente, con DGR 135/CR del 21/10/08 la regione ha preso atto delle modifiche intervenute rispetto al Piano adottato;

VALUTATO CHE:

- la provincia di Treviso è un'area ad altissima densità di popolazione, circa 342 ab/km², per un totale di 849.355 abitanti e il bacino di utenza dell'intervento è di circa 434.000 abitanti (il 50% della popolazione dell'intera Provincia), tuttavia l'area scelta per la realizzazione del progetto è scarsamente urbanizzata, destinata ad attività agricole a coltura intensiva e non interessata da vegetazione naturale di pregio;
- la scelta di localizzazione dell'intervento è avvenuta a seguito della valutazione di alternative

di progetto dalle quali è emersa l'opportunità della collocazione definitiva tra il Ponte sul Piave e il cavalcavia di Via Grave;

le analisi effettuate evidenziano come l'alternativa zero penalizza la viabilità provinciale locale e sottopone il territorio a impatti provocati dalla congestione del traffico;

- durante la fase di realizzazione delle opere non si prevedono particolari penalizzazioni del normale esercizio autostradale, in quanto saranno mantenute le due corsie per senso di marcia e sarà destinata ad area di cantiere la corsia di emergenza, temporaneamente rimossa;
- lo studio del traffico ha rilevato una consistente diminuzione del traffico sulle strade provinciali limitrofe, grazie alla realizzazione del nuovo svincolo, con sensibile beneficio per i centri urbani attraversati;
- lo studio ha analizzato le possibili alterazioni indirette sulle componenti ambientali in fase di cantiere determinate dalla presenza e attività di mezzi e personale di lavorazione con produzione di emissioni in atmosfera da polveri e gas di scarico, rumore e vibrazioni, nonché alterazioni al sistema idrico superficiale legate alla deviazione dei fossati esistenti previste nel progetto;

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

- l'opera è inserita in un ambito già antropizzato e modificato rispetto alla sua vocazione naturale.
- dalle analisi ambientali effettuate emerge che la maggior parte degli impatti aggiuntivi da traffico, anche se di modesta entità, si verificano durante le attività di cantiere;
- la durata complessiva dei lavori è di circa 10 mesi, ma solo i primi 4 mesi presentano un numero significativo di viaggi di mezzi pesanti, pari a circa 120 al giorno che, confrontato con gli attuali flussi veicolari che impegnano la viabilità del territorio, produce un aumento del traffico del 3.6% sulla SP 34 da Santa Maria del Piave a Ponte della Priula (incrocio con SS13), dello 0.8% sulla SS13 da Ponte della Priula a Bidasio (Ponte sul Piave) e dell'1.6% sulla SS13 da Ponte della Priula a Susegana;
- in fase di esercizio le principali interferenze sono identiche a quelle della situazione attuale e sono legate al traffico dei veicoli con riferimento ad emissioni atmosferiche, rumore e disturbo alla fauna potenzialmente presente nelle aree circostanti;

Atmosfera

- l'analisi delle condizioni meteorologiche e lo studio della dispersione degli inquinanti in atmosfera ha fatto riferimento al Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004, e alla relazione annuale 2006 sullo stato della qualità dell'aria, basati sui dati del Centro Meteorologico di Teolo (CMT);
- la zona Trevigiana pedemontana, è un'area con alte percentuali di calme e bassa ventilazione media, che creano condizioni meteorologiche favorevoli alla formazione di inquinanti secondari;
- lo studio della qualità dell'aria e dei fenomeni di inquinamento atmosferico attuali ha tenuto conto dell'analisi delle emissioni inquinanti provenienti dai vari settori (industriale, traffico, civile, ecc.) e dell'analisi dei dati di concentrazioni in aria rilevate tramite centraline; per la provincia di Treviso si evidenzia un'incidenza delle emissioni di PM10 dal settore dei trasporti (Macrosettore n. 7) pari a circa il 33%;
- secondo la zonizzazione approvata con DGR n. 3195 del 17/10/06 il comune di Santa Lucia di Piave ricade nella zona "A1 Provincia", così come i comuni confinanti di Mareno di Piave e Cimadolmo interessati dal progetto della viabilità di accesso al nuovo casello, con densità emissiva compresa tra 7 t/a km² e 20 t/a km²;
- l'analisi della serie storica dei dati concernenti i livelli di concentrazione in aria degli

inquinanti effettuata nel PRTRA evidenzia una situazione critica per alcuni inquinanti (polveri, fotochimici, biossido di azoto) e nei limiti di norma per altri (monossido di carbonio, anidride solforosa).

- le centraline della rete di monitoraggio dell'ARPAV prese a riferimento per la caratterizzazione della qualità dell'aria sono quella di Castelfranco, che è di tipo background- rurale con caratteristiche simili all'area in studio, e quella di Conegliano;
- l'analisi effettuata rileva valori registrati di monossido di carbonio, anidride solforosa, benzene e NO₂ inferiori ai rispettivi valori limite, mentre per il PM₁₀ si verifica il rispetto del limite di lungo periodo (media annua) e superamenti del limite giornaliero;
- il calcolo del bilancio emissivo della rete stradale del territorio interessato dal nuovo casello di Santa Maria del Piave si è basato sui dati dello studio trasportistico; le stime sono state eseguite con la metodologia ufficiale europea COPERT IV, indicata dall'EEA (European Environment Agency) come lo strumento da utilizzare per la stima delle emissioni da trasporto stradale nell'ambito del programma CORINAIR (CORe INventory AIR) per la realizzazione degli inventari nazionali delle emissioni;
- la stima delle emissioni ha considerato il traffico sulla rete autostradale (A27 e A28) e il traffico sulle strade urbane e extra urbane per tre scenari: a) Scenario 0, traffico attuale; b) Scenario 00, traffico al 2015 con rete stradale attuale (tendenziale); c) Scenario 1, traffico al 2015 con gli interventi programmati incluso il nuovo casello (progettuale); l'analisi effettuata distingue i veicoli in Mezzi Leggeri (Autovetture), Mezzi Pesanti (Light Duty + Heavy Duty), e Mezzi Totali (Autovetture + Light Duty + Heavy Duty);
- la stima è stata condotta in riferimento agli inquinanti che creano criticità allo stato attuale della qualità dell'aria della provincia di Treviso, NO_x, PM, tenendo conto di condizioni di transito regolare, ovvero assenza di incidente o incolonnamenti, e del rinnovo del parco circolante;
- il confronto tra i due scenari futuri alla situazione attuale ha messo in evidenza una netta riduzione delle emissioni complessive di NO_x e PM negli scenari futuri rispetto alla situazione attuale e soprattutto una sensibile riduzione delle emissioni tra lo scenario tendenziale e quello progettuale sulla rete provinciale e locale grazie al nuovo accesso autostradale di Santa Maria del Piave;
- le emissioni relative alle attività di cantierizzazione dipendono principalmente dal trasporto dei materiali da cava e dalla produzione di polveri da cantiere; i relativi impatti sono mitigabili attraverso misure per la riduzione delle polveri;

Suolo e sottosuolo

- il territorio interessato dal progetto è caratterizzato da una morfologia pianeggiante, con un'acclività prossima all'1% diretta verso SE; l'altitudine media è di 50-55 m s.l.m. con scarsa presenza di elementi di rilievo;
- l'elemento morfologico più rilevante della piana è rappresentato dalla conoide del fiume Piave, il cui asse maggiore è orientato in direzione NNW-SSE.
- lo studio, evidenzia che il territorio interessato dall'opera ricade al passaggio tra l'alta e la media pianura trevigiana, a margine orientale della grande conoide alluvionale del Piave che è confinato all'interno di un'ampia fascia golenale e caratterizzato da un alveo di tipo intrecciato;
- nella piana alluvionale attigua scorre una rete di piccoli canali irrigui, buona parte dei quali regimata in strutture cementate sospese, tali da impedire dispersione capillare nel terreno. Un paio di questi canali corrono lungo il tracciato autostradale e lo intersecano in corrispondenza delle opere di progetto;
- i terreni sono costituiti dalle alluvioni grossolane appartenenti al ciclo Würmiano ed al Postglaciale del sistema del Piave, che poggiano su un sistema terziario. Si riscontrano strati superficiali decalcificati e strati di profondità variabile, fino a 100 m, di materiale sciolto, con intercalazioni e alternanze di materiali fini, generalmente oltre 30 - 50 m di profondità;

dall'esame di dati reperiti nelle immediate vicinanze del progetto, da stratigrafie di pozzo e trincee di scavo, si individuano depositi prevalentemente ghiaiosi, presenti con continuità dalla superficie fino ad almeno 30-40 m circa dal p.c. La copertura pedogenetica, di granulometria molto varia, è normalmente ridotta a 0.3 - 3 m di spessore;

Ambiente idrico

- lo studio segnala nella zona di alta pianura la presenza di un potente materasso alluvionale, all'interno del quale si individua un unico grande acquifero freatico. In tale ambito non sono riconoscibili elementi significativi di differenziazione o compartimentazione. L'acquifero è caratterizzato da una grande capacità di immagazzinamento e presenta ampiezza di alcuni km;
- il principale fattore di alimentazione della falda freatica, specialmente nei periodi di piena, è il fiume Piave. Altre fonti di afflusso sono date, oltre che dalle precipitazioni meteoriche, dagli apporti sotterranei provenienti dai rilievi pedemontani e in misura inferiore, oltre che localizzata, dalle dispersioni operate dai canali di irrigazione (laddove non rivestiti);
- le direzioni di deflusso delle acque sotterranee, riportate in cartografia e ricostruite dagli studi pregressi effettuati dalla Provincia di Treviso nel 2003, risultano fortemente condizionate dalla presenza del Piave; mentre a grande scala si ha un deflusso delle acque sotterranee diretto verso la costa, nell'area di studio, in prossimità del Piave, le isofreatiche si allineano parallelamente al corso d'acqua, instaurando un deflusso verso ENE;
- il rilievo della falda freatica nei pressi dell'area di progetto è stato effettuato sulla base dei dati provenienti da studi di settore e dalla rete di monitoraggio regionale (PRG Comune Mareno di Piave, 1997; PRG Comune S. Lucia Piave, 1999; Provincia di Treviso, 2003; Acquedotto Pedemontano Sinistra Piave). Questi dati sono stati integrati con il monitoraggio piezometrico eseguito in corrispondenza della strumentazione Spea (P1-S2 - campagna aprile 2009); il tetto della falda freatica è stato calcolato in profondità variabile di circa 13 ÷ 20 m dal piano campagna;
- le variazioni stagionali della falda freatica sono condizionate dai livelli idrometrici del Fiume Piave, in relazione ai periodi di magra e piena, indicativamente contenute entro 7 - 8 metri, con una tendenza generale all'abbassamento nel lungo periodo;
- nei pressi dell'area di progetto è stato effettuato uno studio freaticometrico, utilizzando i dati di monitoraggio della documentazione geognostica disponibile, di progetto e bibliografica;
- il progetto ripristina il funzionamento attuale dei canali irrigui con i quali interferisce, che sono costituiti da canalette semicircolari sopraelevate rispetto al terreno ed appartengono al complesso sistema di canali irrigui della pianura trevigiana, canali di competenza del Consorzio di Bonifica Pedemontano Sinistra Piave;
- per dare continuità al sistema irriguo, si prevede il prolungamento dei tombini idraulici di attraversamento dell'autostrada A27 e l'inserimento di due nuovi tombini. Inoltre si garantisce l'accesso al personale del Consorzio, per le operazioni di manovra e di manutenzione, alle aree intercluse in cui passano i canali, con il prolungamento di un sottovia e l'inserimento di due nuovi, in cui passano anche i canali irrigui;
- in fase di approvazione del progetto la Società propone di concordare con il Consorzio di Bonifica una soluzione ottimale per la deviazione di un canale che attraversa la zona del piazzale di esazione;

Rumore e vibrazioni

- ai fini dell'analisi della componente rumore è stato effettuato uno specifico studio acustico, in continuità metodologica con il Piano degli Interventi di contenimento e abbattimento del rumore (Piano di risanamento acustico) predisposto da Autostrade per l'Italia ai sensi del DM 29/11/00 e pubblicato nel mese di giugno 2007, per la verifica dell'impatto acustico derivante dal traffico di transito sulle rampe e sulla viabilità che costituisce il nuovo svincolo e della eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore e soprattutto per il corretto dimensionamento funzionale delle barriere acustiche;

- MINISTERO
 DELL'AMBIENTE
 E DEL TERRITORIO
 DIREZIONE REGIONALE
 DELLO SVILUPPO
 TERRITORIALE
 DELLA PIEMONTE
 001
- per le elaborazioni acustiche è stato utilizzato un modello matematico di simulazione acustica (standard di studio NMPB implementato nel software SoundPlan) con il quale è stato possibile evidenziare su tutti i recettori considerati il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico, ottenendo in questo modo l'output sulla base del quale sono stati simulati gli effetti mitigativi delle barriere acustiche;
 - i livelli limite di immissione per i recettori all'interno delle fasce di pertinenza sono stati considerati quelli del Decreto del Presidente della Repubblica 30 Marzo 2004, n. 142, recante disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, con limite diurno di 70 dBA e notturno 60 dBA per la fascia di pertinenza A e limite diurno di 65 dBA e notturno 55 dBA per la fascia di pertinenza B; all'esterno delle fasce di pertinenza sono stati considerati limiti di immissione derivanti dall'appartenenza alla zonizzazione acustica comunale; l'analisi effettuata non ha evidenziato sorgenti di rumore concorsuali nell'area di studio;
 - tramite appositi sopralluoghi è stato effettuato il censimento dei recettori e definita la destinazione d'uso e il numero di piani degli edifici presenti nell'area di intervento. Le dimensioni geometriche precise degli edifici e degli altri elementi (artificiali o morfologici) che compongono il contesto territoriale in studio sono state desunte dai rilievi topografici e dalla cartografia digitale tridimensionale predisposta a supporto della progettazione;
 - i recettori presente sono prevalentemente di tipo rurale con presenza di edifici a destinazione residenziale ed edifici in stato di abbandono; tutti gli edifici abitativi presentano superamenti nello scenario di progetto senza mitigazioni.
 - ai fini dell'individuazione delle mitigazioni acustiche, nelle simulazioni di progetto è stata considerata la barriera antirumore di altezza pari a 3 m e lunga 130 m prevista dal Piano di risanamento acustico in carreggiata sud estesa sul viadotto Piave fino all'inizio dell'intervento del nuovo svincolo, che verrà realizzata nell'ambito della realizzazione del nuovo svincolo di Santa Maria del Piave; inoltre, nel progetto è stata inserita una barriera acustica di altezza pari a 5 m e lunghezza 240 m;
 - il dimensionamento delle barriere acustiche è stato effettuato applicando metodologie di calcolo che prendono in considerazione la diffrazione sommitale e laterale. Nel modello acustico sono stati utilizzati schermi acustici composti da pannelli metallici fonoassorbenti, eventualmente con parte sommitale trasparente - PMMA o altro materiale riflettente - pari al 20-25% dell'altezza totale della barriera, con le seguenti caratteristiche acustiche: assorbimento acustico (DL \square , rif. UNI EN 1793-1) almeno pari a 8 (classi A3 e A4); isolamento acustico (DLR, rif. UNI EN 1793-2) almeno pari a 15 (classi B3 e B4);
 - lo studio effettuato stima che tramite la mitigazione prodotta dalle barriere tutti i recettori posti sul lato est dell'autostrada rispettano i limiti di legge, tranne per il limite notturno degli ultimi piani di 4 edifici (9, SM1, SM2 e SM3) che tuttavia, secondo Autostrade SpA, non necessitano interventi diretti sui recettori, raggiungendo una stima del livello interno notturno sempre inferiore al limite previsto dal DPR 142/04 (pari a 40 dBA), con un fonoisolamento attuale medio di 20 dB;
 - per i recettori (14 e 16) presso i quali i livelli notturni superano il limite di 60 dBA, coerentemente con quanto previsto all'art. 6 del DPR 142/04 il progetto prevede l'esecuzione di interventi diretti sugli infissi al fine di conseguire il limite interno di 40 dBA (da misurarsi a finestre chiuse). In ogni caso il progetto prevede l'identificazione di tali interventi e la conseguente realizzazione previa verifica strumentale del livello all'interno dell'abitazione successivamente alla realizzazione dell'intervento autostradale;

Vegetazione flora e fauna, paesaggio, ecosistemi

- l'area di influenza del progetto è caratterizzata dalla presenza di un'area agricola diversificata, con la presenza di alcune siepi interponderali, interrotta dalle aree golenali del Fiume Piave e da insediamenti umani di tipo abitativo o rurale, isolati o allineati lungo le vie di comunicazione principali;
- nel tratto in esame, il Fiume presenta un'elevata naturalità e una grande diversità vegetazionale: l'ampio alveo è caratterizzato da ampie divagazioni con presenza di ghiaie

UFFICIO REGIONALE
VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VIA
Via Cavour, 44 • VAS
70124
70124

permeabili a copertura rada intercalate da isole fluviali a deposito sabbioso-limoso e da zone di minor dinamismo;

l'ambito di greto è un ambiente estremamente dinamico e soggetto a continue modificazioni morfologiche che non consentono l'instaurarsi di vegetazioni stabili, mentre l'ambito golenale risulta colonizzato da formazioni arboreo-arbustive caratterizzate da maggior stabilità;

- le tipologie ambientali individuate all'interno dell'area vasta sono: praterie aride con arbusteto, fascia igrofila ripariale, ambienti agricoli con seminativi, prati vigneti, con fossati di scolo e siepi interpoderali, aree urbanizzate, infrastrutture stradali, ambienti di cava e attività di lavorazione/deposito inerti;

In merito alla Valutazione d'Incidenza

- il progetto, anche se completamente esterno, è limitrofo all'area SIC "Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrisia" codice IT3240030, di estensione pari a 4752,00 Ha e alla ZPS "Grave del Piave" codice IT3240023, interamente inclusa nel SIC, di estensione pari a 4688,00 Ha; si tratta di area di espansione fluviale costituita da alluvioni grossolane colonizzate in parte da vegetazione pioniera, da prati xerofili su terrazzi particolarmente consolidati, boschetti ripariali e macchie con elementi di vegetazione pianiziale e, nelle depressioni, canneti. Tratto del fiume soggetto a frequenti cambiamenti dovuti al regime del fiume;
- tra gli habitat di interesse comunitario presenti sia nel SIC che nella ZPS lo studio riporta: 3220 Fiumi alpini con vegetazione riparia erbacea; 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia) (* notevole fioritura di orchidee); 91E0 * Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*); nonché gli habitat presenti esclusivamente nell'area SIC: 6430 Bordure pianiziali, montane e alpine di megaforie idrofile; 3260 Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranuncion fluitantis* e *Callitricho-Batrachion*; 6410 Praterie con *Molinia* su terreni calcarei, torbosi o argilloso-limosi (*Molinion caeruleae*);
- le aree limitrofe allo svincolo di progetto si collocano in un contesto agricolo a coltura intensiva, di seminativi e vigneti, con scarsa presenza di siepi multistrutturali, in un ambito rurale di edificato sparso, ove non si rilevano superfici con suoli a vegetazione naturale;
- nell'area di influenza del progetto, non direttamente interessata dalla cantieristica, rientra parte dell'area golenale del Fiume Piave, in grado di ospitare una grande diversità di specie faunistiche; il medio corso del Piave è individuato come IBA con codice 055 della BirdLife International;
- le componenti vegetazionali rilevate all'interno dell'ambito di studio sono: praterie aride con arbusteto, vegetazione arborea-arbustiva ripariale, prati stabili, filari e siepi;
- in base alla cartografia regionale e a rilievi in campo, lo studio ha individuato nell'area SIC di influenza del progetto, superfici vegetali ascrivibili all'Habitat di interesse comunitario 6210 Formazioni erbose secche seminaturali e facies coperte da cespugli su substrato calcareo (Festuco-Brometalia), presente nell'area indagata in formazioni a mosaico con arbusteti ad *Amorpha fruticosa* e *Rubus* sp;
- come specie di interesse comunitario elencate in allegato IV della Dir. 92/43/CEE si ritiene possibile la presenza del Moscardino (*Muscardinus avellanarius*) e dei microchiroteri *Nottola* comune (*Nyctalus notula*) e *Orecchione meridionale* (*Plecotus austriacus*);
- lo studio evidenzia come specie di uccelli da considerarsi come potenziali nidificanti nella porzione del territorio provinciale in cui ricade l'area di studio 5 specie dell'Allegato I della Dir. UCCELLI 79/409/CEE: l'Occhione (*Burhinus oedicephalus*), il Succiacapre (*Caprimulgus europaeus*) il Martin pescatore (*Alcedo atthis*) e l'Averla piccola (*Lanius collurio*). Inoltre si segnala come possibile la presenza come nidificante nei prati aridi dell'Ortolano (*Emberiza hortulana*), che tuttavia non è stato oggetto di segnalazioni recenti nel quadrante considerato;

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature that appears to be "G. G. G." and other illegible marks.

Handwritten initials and marks on the left margin, including "S. S.", "M.", and "S.".

MINISTERO D.
TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL PAESAGGIO
Commissione Ambientale
Vice Presidente
Cristoforo
00147

- l'identificazione degli effetti che possono derivare dall'intervento è stata fatta distinguendo la fase di cantiere e la fase di esercizio, elencando le azioni del progetto, le fonti di pressione e i vettori di influenza sui bersagli (habitat e specie vulnerabili);
- la valutazione degli impatti sinergici e cumulativi su habitat e specie di interesse comunitario derivanti dal progetto in fase di cantiere ha preso in considerazione le azioni: Allestimento del cantiere e viabilità accessoria, realizzazione delle rampe, stazione, cavalcavia; le fonti di pressione identificate sono: la produzione di terre di scavo, produzione di polveri, rumore e gas di scarico per la movimentazione di mezzi e materiale, presenza di personale di lavorazione, traffico indotto per l'approvvigionamento del materiale; in fase di esercizio l'azione di progetto incidente è il traffico veicolare, mentre le fonti di pressione sono il rumore, le emissioni di gas di scarico e la presenza umana;
- lo studio ha valutato la significatività dei fattori di incidenza, diretta e indiretta, individuando gli indicatori di pressione per ogni tipo di incidenza, tenendo conto anche del tempo di resilienza dell'effetto, e assumendo i dati dello studio trasportistico e delle analisi della componente atmosfera e rumore per identificare gli eventuali impatti;
- sulla base delle informazioni acquisite, lo studio conclude che il progetto oggetto di valutazione non presenta aspetti che possano avere incidenze significative sui siti SIC IT3240030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrizia" e ZPS IT3240023 "Grave del Piave"; gli interventi sono compatibili con le norme specifiche di tutela previste per il sito Natura 2000 e per il contesto ambientale in esame; gli effetti possibili sono tutti valutabili in termini di incidenza non significativa;
- in considerazione dell'assenza di interferenze significative con i siti protetti emersa nella valutazione di incidenza della prima fase di studio, non è risultato necessario il passaggio alle successive fasi della valutazione (Valutazione appropriata) ed è stato ritenuto concluso lo Studio di Incidenza a livello di Screening;
- lo studio effettuato per la valutazione di incidenza ha evidenziato l'opportunità di alcune misure precauzionali, al fine di ottimizzare l'inserimento ambientale del progetto, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio; tali misure precauzionali sono state inserite nelle raccomandazioni del presente parere;

In merito alla valutazione di costi e benefici

- l'analisi dei costi e benefici ha valutato la realizzabilità dell'investimento sulla base dei benefici sociali che esso produce, con l'obiettivo di valutare la convenienza economica della realizzazione del Progetto. Vi è convenienza economica alla realizzazione del progetto se il costo economico dell'investimento, necessario per passare dalla situazione "opzione zero" a quella "con intervento", viene più che bilanciato dalla somma dei benefici economici resi alla collettività, grazie all'investimento, nell'arco di tempo considerato;
- lo studio effettuato ha stimato il costo economico di realizzazione delle opere, i costi per la collettività e i benefici economici che derivano dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura;
- le ipotesi prese in considerazione hanno fissato l'orizzonte temporale di analisi in 20 anni (2015-2035) a cui si aggiungono 2 anni (2013 e 2014) necessari per la realizzazione dell'opera; l'analisi è stata condotta a prezzi costanti; lo studio ha proceduto al calcolo degli elementi che compongono i costi di investimento, i costi per il pedaggio e i benefici per la collettività;
- l'analisi effettuata ha evidenziato valori positivi per tutti gli indicatori che dimostrano un'ottima prestazione economica dell'investimento. Le considerazioni effettuate assumono un rilievo ancora maggiore se si considerano anche tutti gli elementi limitativi e prudenziali applicati nel corso dell'analisi, alcuni dei quali vengono di seguito elencati:
 - 1) Benefici derivanti dalla riduzione di incidentalità della rete.
 - 2) Benefici ambientali. Derivano dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuta alla fluidificazione del traffico per effetto della diminuzione del tempo complessivo di percorrenza della rete a riferimento per effetto dell'intervento progettuale.

3) Benefici esterni. Questo tipo di benefici, per motivi prudenziali e di grado di incertezza nel calcolo oggettivo, non sono stati considerati. Ci si riferisce in particolare agli effetti economici sullo sviluppo dei flussi commerciali e delle attività produttive in generale e quindi sul reddito e sull'occupazione.

4) Benefici qualitativi. Sono soprattutto quelli che si rifanno all'aumento di benessere assicurato agli utenti della nuova infrastruttura in termini di comfort, sicurezza e tranquillità del viaggio.

5) Benefici determinati dalla maggiore accessibilità per gli abitanti dell'area che determinerà un risparmio nei tempi di percorrenza non conteggiati nell'ACB e che genererà localmente un incremento dei flussi commerciali e produttivi.

- sia i risultati in termini di indicatori ACB, sia tutti i punti sopra elencati, hanno rilevato un costo del progetto molto più che bilanciato dalla somma dei benefici per la collettività;
- in considerazione dei dati di riferimento che hanno caratterizzato l'analisi costi/benefici, ossia un importo totale dell'investimento pari a 18,5 milioni di euro, un tempo risparmiato per effetto rete pari a 497 ore/giorno e un costo sociale per pedaggio al 2015 pari a 1,15 milioni di euro, l'andamento degli indicatori economici (VAN e TIR) hanno mostrato un andamento positivo;
- per tutti gli scenari considerati il Tasso Interno di Rendimento è risultato sempre superiore al corrente tasso di sconto del capitale e il Valore Attuale Netto del flusso di cassa generato dal progetto è risultato sempre positivo (TIR: 5,5% VAN: 10,5 milioni di euro);
- positiva è stata anche l'analisi di sensibilità con riferimento alle ipotesi di variazione di costi e ricavi; anche nella situazione "peggiore" ovvero aumento dei costi di costruzione del 15% (I+15%) e riduzione dei benefici stimati del 15% (F-15%), il Progetto presenta un valore positivo del VAN e un Tasso Interno di Rendimento altrettanto soddisfacente se confrontato al tasso ufficiale di sconto del capitale (oggi pari all'1%);
- positiva è stata anche l'analisi dello scenario in cui, fermo restando i benefici, si è ipotizzato un piano di investimento fino al 50% oltre quello posto a base dell'analisi; anche in tale situazione, il TIR è risultato pari a 2,06 e il VAN pari a 3,2 milioni di euro;
- alla luce dei risultati sopra riportati lo studio effettuato ha evidenziato quindi che, anche considerando il valore specifico dei terreni agricoli della zona, esplicitamente considerato nelle somme a disposizione per gli espropri, la realizzazione dello svincolo di Santa Maria del Piave determinerà un beneficio per la collettività positivo;

VALUTATO CHE:

- complessivamente, durante le attività di cantiere l'impatto sulla circolazione risulta modesto, sia in termini di carichi aggiuntivi, sia in relazione alla durata assai ridotta (4 mesi) delle fasi di lavoro che generano movimenti di mezzi pesanti;
- gli impatti sulla circolazione locale potranno essere ulteriormente ridotti se, in relazione alla localizzazione delle cave di prestito, venga utilizzata l'autostrada A27, previa realizzazione di un apposito varco temporaneo, come viabilità per il transito dei mezzi per l'approvvigionamento dei materiali;
- dalle analisi condotte emerge che la realizzazione degli interventi previsti dal progetto e dalla riorganizzazione della viabilità provinciale comporterà una riduzione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici della popolazione dei centri abitati posti lungo le strade esistenti (Spresiano, Villorba, Ponte della Priula, Susegana, Conegliano) distogliendo le emissioni da strade urbane e locali caratterizzate da performance stradali scadenti a un'infrastruttura che permette di garantire migliori livelli di servizio e condizioni di transito più scorrevoli, dalle quali derivano minori emissioni di inquinanti atmosferici;
- il progetto prevede un sistema di drenaggio chiuso per tutto il piazzale di esazione con un sistema di collettamento e trattamento nelle due vasche di raccolta delle acque di prima pioggia e il successivo smaltimento delle stesse secondo la normativa vigente;
- la realizzazione dello svincolo in cavalcavia invece che in sottovia evita interferenze sul

- sistema idrico;
- l'impatto acustico stimato mediante modello matematico ha messo in evidenza alcuni superamenti del limite normativo notturno; le misure di mitigazione hanno previsto pertanto la realizzazione di barriere acustiche, dimensionate con modello acustico, composti da pannelli metallici fonoassorbenti per una lunghezza totale pari a 370 m, eventualmente con parte sommitale trasparente - PMMA o altro materiale riflettente - pari al 20-25% dell'altezza totale della barriera - con le seguenti caratteristiche: assorbimento acustico (DL α , rif. UNI EN 1793-1) almeno pari a 8 (classi A3 e A4); isolamento acustico (DLR, rif. UNI EN 1793-2) almeno pari a 15 (classi B3 e B4);
 - il progetto prevede, inoltre, l'identificazione attraverso monitoraggi successivi alla realizzazione dell'intervento autostradale, degli interventi occorrenti direttamente sui recettori e la conseguente realizzazione degli stessi previa verifica strumentale del livello del rumore all'interno delle abitazioni;
 - la realizzazione dell'opera non costituisce un elemento di compromissione delle qualità percettive del paesaggio;
 - lo studio della valutazione di incidenza effettuato ha concluso che gli interventi di progetto non creano incidenze significative e sono compatibili con le norme specifiche di tutela previste per il SIC IT3240030 "Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrisia" e la ZPS IT3240023 "Grave del Piave";
 - la componente ambientale salute pubblica è stata trattata nell'ambito delle componenti atmosfera e rumore e vibrazioni;
 - l'analisi dei costi e benefici ha rilevato un beneficio per la collettività positivo determinato dalla realizzazione dello svincolo di Santa Maria del Piave;

VALUTATO ALTRESI' CHE:

- il nuovo svincolo di Santa Maria del Piave fa parte di un ridisegno complessivo e organico della viabilità del territorio provinciale a nord del fiume Piave, già previsto dalla pianificazione provinciale, che ha come obiettivo principale l'incanalamento dei flussi veicolari su una nuova infrastruttura di tipo extraurbano e l'alleggerimento della viabilità provinciale esistente che attraversa numerosi centri abitati e aree residenziali;
- la riduzione della distanza di percorrenza sulla viabilità provinciale verso gli svincoli esistenti di Treviso Nord e Conegliano e la sostituzione del ciclo di guida simile a quello urbano, caratterizzato da scarsa fluidità, bassa velocità e soste frequenti, con un ciclo di guida più efficace, come quello autostradale, creerà effetti positivi in termini di riduzione delle emissioni unitarie, soprattutto per i mezzi pesanti;
- l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del progetto; da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti e significativi che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi e transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori e che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili;

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

ESPRIME

parere favorevole riguardo all'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto relativo al "Nuovo svincolo autostradale e stazione di Santa Maria del Piave, sull'Autostrada A27 Mestre - Belluno" presentata dall'Autostrade per l'Italia S.p.A. a condizione che si attengano alle seguenti

prescrizioni e raccomandazioni:

PRESCRIZIONI

1. al fine di garantire un idoneo ed efficace collegamento dello svincolo alla viabilità locale esistente, i lavori per la realizzazione dello stesso devono essere iniziati dopo l'approvazione del progetto definitivo della strada provinciale di collegamento alle SS PP 34 e 92 e la messa in esercizio dello svincolo deve essere contestuale alla messa in esercizio della viabilità accessoria allo stesso;
2. dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente, con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia, che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore e vibrazioni, ambiente idrico, suolo, fauna);
 - 2.1. il proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera; quest'ultimo periodo dovrà essere concordato con l'ARPA regionale e gli uffici degli Enti Locali competenti. In particolare per la qualità dell'aria si dovrà provvedere ad un attento monitoraggio nelle zone interessate dall'opera estese alla rete presa in esame utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M.261/02;
 - 2.2. il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un'apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
 - 2.3. qualora da tali verifiche i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con lo scenario del traffico connesso all'intervento nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dello svincolo non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati;
 - 2.4. con riferimento alle aree sensibili SIC IT3240030 "Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrizia" e ZPS IT3240023 "Grave del Piave", al fine di rilevare eventuali impatti dovuti alla realizzazione del progetto sulla componente vegetazionale e valutare la capacità di carico del sito con particolare riferimento alle ricadute dei NOx in riscontro ai valori limite di cui al DM 2 aprile 2002, n. 60 per la protezione degli ecosistemi, 6 mesi prima dell'inizio dei lavori occorre procedere all'installazione di apposite centraline mobili all'interno del SIC, in adiacenza agli habitat più caratteristici del sito medesimo. Il rilevamento dovrà proseguire per tutto il periodo dei lavori e per un periodo di due anni dopo l'entrata in esercizio dell'opera. Qualora dai rilevamenti emergano superamenti dei limiti normativi o modifiche che possano compromettere la qualità degli ecosistemi si dovrà procedere con appropriati interventi di mitigazione. I risultati del monitoraggio della fase ante-operam, del periodo del cantiere e alla fine di ciascun anno della fase post-operam e le eventuali misure di mitigazione devono essere presentati al MATTM;
3. dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, che dovrà essere esaminato dalla Regione Veneto e da eventuali ulteriori amministrazioni territorialmente competenti delegate e, una volta approvato, dovrà essere posto in realizzazione con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
 - 3.1. gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio e dovranno mitigare il profilo delle rampe in rilevato nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innescio dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento secondo i seguenti criteri e modalità;
 - 3.2. dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescio di dinamismi naturali;

- 3.3. il suolo fertile sottratto al terreno agricolo durante la realizzazione dell'opera dovrà essere accantonato e conservato per il reimpiego a completamento delle opere di mitigazione e compensazione;
4. le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro immissione nella rete idrica;
5. il capitolato d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti sulle colture agrarie e sui recettori esistenti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che frenino il movimento delle polveri per effetto del vento, limitando la dispersione delle stesse in ambienti esterni al cantiere stesso, e accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade, nei tratti percorsi dagli automezzi;
6. relativamente ai materiali di scavo non direttamente riutilizzabili nell'opera, nonché ai materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, il proponente dovrà redigere un piano di recupero e riutilizzo ai sensi dell'articolo 186 del D.Lgs. 152/06, come successivamente modificato ed aggiornato;
7. al fine di assicurare l'assenza di impatti da inquinamento acustico dovuti alla realizzazione del nuovo svincolo, occorre garantire il rispetto del limite notturno del rumore di cui al DPR 142/2004 per tutti i recettori ricadenti nella fascia di pertinenza, e quindi anche per i recettori contrassegnati nel progetto con i numeri 14 e 16 e per gli ultimi piani dei recettori contrassegnati come 9, SM1, SM2 e SM3, attraverso la realizzazione di idonee barriere acustiche, dimensionate e posizionate con modello acustico, composti da pannelli metallici fonoassorbenti. Il relativo progetto deve essere verificato dal MATTM prima dell'inizio dei lavori. Entro tre mesi dalla messa in esercizio dell'opera il proponente dovrà avere effettuato il monitoraggio acustico nei confronti dei recettori individuati nello Studio Ambientale al fine di verificare:
- 7.1. il rispetto dei livelli di pressione acustica di legge;
- 7.2. la rispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dall'applicazione del modello di simulazione;
- 7.3. l'efficacia degli interventi di mitigazione attuati presso gli stessi recettori; in caso di eventuale superamento dei limiti di legge dovranno essere previsti ulteriori interventi di mitigazione, ivi inclusi interventi passivi sui recettori stessi.
8. dovrà essere ridotto il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili;
9. prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà predisporre, di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, uno studio di fattibilità relativo all'istallazione sulle nuove superfici di copertura del casello di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica;

RACCOMANDAZIONI

1. devono essere attuate tutte le misure precauzionali ritenute opportune dallo studio effettuato per la valutazione di incidenza, allo scopo di ottimizzare l'inserimento ambientale del progetto sia in fase di cantiere che in fase di esercizio che in particolare prevedono:
- 1.1. precauzioni a tutela delle specie di interesse comunitario che possono utilizzare gli ambienti agricoli sottratti dal progetto:*
- *divieto di scortico del soprassuolo erbaceo, di asportazione della vegetazione arborea e/o arbustiva nonché di esecuzione di lavorazioni particolarmente rumorose (ad esempio: infissione pali) nel periodo di nidificazione delle specie dell'avifauna nidificante (dal 1° aprile al 30 giugno);*
 - *applicazione di idonei sistemi di incremento della visibilità delle barriere antirumore nel caso fossero realizzate con materiale trasparente, mediante apposizione di sagome di rapaci e di bande verticali opache su tutta la lunghezza dei pannelli;*

U. TERRITORIO
Tecnica
bi. 104
ord. 47
ROMA

progettazione di idonei bacini di lagunaggio per le acque di piattaforma non avviate a trattamenti di depurazione;
1.3. precauzioni riguardanti i reflui di cantiere, a tutela della qualità delle acque superficiali:

- acque provenienti da attività di cantiere ed idonee allo scarico in acque superficiali: tali acque sono prodotte dalla normale conduzione e dalle lavorazioni di cantiere, dal lavaggio dei mezzi meccanici e dalle betoniere, gli elementi inquinanti sono dovuti principalmente alla presenza di liquami organici e di solidi in sospensione; in rari casi particolari potrebbero essere presenti oli e grassi minerali oppure prodotti chimici additivi per calcestruzzo; per esse si deve provvedere alla raccolta in vasche di decantazione da cui sarà prelevato il prodotto della sedimentazione, per essere opportunamente smaltito; le acque così raccolte e sottoposte al processo depurativo potranno essere reimmesse nel processo produttivo;
- acque provenienti da attività di cantiere non idonee allo scarico in acque superficiali (lavaggio mezzi di cantiere e mezzi presenti durante la realizzazione dell'opera): si prevede un trattamento che comprenda un comparto di calma idraulica nel quale le sostanze grasse galleggianti vengono fatte sfiorare in apposito pozzetto, dal quale verranno periodicamente asportate, e quindi contemporanea precipitazione e sedimentazione delle sostanze solide in sospensione nello stesso comparto. Per le particelle più fini si prevede un successivo trattamento di claroflocculazione. In seguito i sedimenti formati verranno periodicamente assoggettati al trattamento previsto dal piano di smaltimento vigente;
- acque provenienti da lavaggio mezzi meccanici non idonee allo scarico in acque superficiali: per la eventuale presenza di sostanze chimiche quali oli sintetici e tensioattivi si preferisce ricorrere a temporaneo stoccaggio di tali acque ed al loro periodico allontanamento presso centri di smaltimento appositamente strutturati;

1.4. precauzioni generali a cui attenersi durante la cantieristica a tutela delle formazioni vegetazionali di pregio (Habitat) all'interno dei siti della Rete Natura 2000:

- il divieto assoluto di realizzare piste di cantiere e percorsi per l'approvvigionamento o smaltimento del materiale inerte da cava all'interno del perimetro del SIC IT3240030 e ZPS IT3240023;
- dovrà essere garantito lo stretto utilizzo da parte dei mezzi e personale di lavorazione, dei percorsi ed aree di cantiere, limitando il calpestio della vegetazione alle sole aree di servizio alla cantieristica previste e delimitando le aree stesse con apposita segnaletica;

1.5. ai fini della effettiva verifica della correttezza degli esiti delle valutazioni condotte in questo documento di screening e della garanzia di intervento immediato in caso del verificarsi eventuali incidenze su Habitat e specie non prevedibili allo stato attuale delle conoscenze generate da eventi accidentali si dovrà attivare un monitoraggio ambientale che preveda almeno le seguenti attività di rilevamento:

- attivazione di un Monitoraggio Ambientale per le fasi di cantiere (Corso d'Opera C.O.) e di esercizio del Casello (Post Operam P.O) che interessi tutta l'area di influenza dello stesso così come individuata nel paragrafo 2.6.2 e che preveda:
- monitoraggio dell'avifauna nidificante mediante tecnica dei punti di ascolto con esecuzione di n. 4 campagne/anno di rilievo nel periodo aprile/giugno
- monitoraggio dell'avifauna svernate mediante tecnica di rilievo visivo su transetti con esecuzione di n. 4 campagne/anno di rilievo nel periodo 15 dicembre/15 Febbraio
- monitoraggio dell'erpetofauna mediante tecnica di visual census integrata da catture con retino per le fasi giovanili degli anfibi mediante esecuzione di n. 6 campagne/anno di rilievo da eseguire nel periodo marzo-settembre
- monitoraggio della Mammalofauna mediante studio di una specie target con elevato valore di indicatore come *Moscardinus avellanarius* da eseguire mediante tecnica degli Hair Tubes su almeno 2 diversi transetti posizionati in modo adeguato per lo studio della specie (siepi con elevata diversità specifica e presenza di nocciolo);

Handwritten initials and signatures on the left margin.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

MINISTERO DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica
dell'Impatto Ambientale
Via Cavour 47 RC/IV
00187

- *monitoraggio di flora e vegetazione con il metodo dei quadrati per diverse diverse campioni;*

Le prescrizioni n. 2, 6, 7, 9 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

La prescrizione n. 3 dovrà essere soggetta a verifica di ottemperanza da parte della Regione Veneto.

Presidente Claudio De Rose

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

INGEGNERIA
IC E DEI MA
di Verifica
No. 44

Ingeg. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

[Handwritten signature]

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

MINISTERO
DUELLA
Commissariato
dell'Impianto
Via C. Cattolico
00147

Ing. Graziano Falappa

[Handwritten signature]
Graziano (ASTENUTO)

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

[Handwritten signature]
Giuseppe Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature]
Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

[Handwritten signature]

Arch. Bortolo Mainardi

[Handwritten signature]
Bortolo (ASTENUTO)

Prof. Mario Manassero

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

[Handwritten signature]

Ing. Arturo Luca Montanelli

[Handwritten signature]

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

[Handwritten signature]

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
DISSENTE

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

La presente copia fotostatica composta
di N° 13 (red.) fogli è conforme ai
suo originale.
Roma, li 12/05/2010

Stampa illeggibile in alto a destra.

**MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

La presente copia fotostatica
è stata redatta in base all'originale
conservato presso il Ministero
dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Roma, il