



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

JEC/UA/2003/0684

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

CONSIDERATI i pareri di compatibilità ambientale espressi, in data 23 settembre 1997 n. 2882 e in data 5 febbraio 1999 n. 3559, con i quali si esprimeva parere negativo sul lotto 29 in quanto lo stesso si sviluppava all'interno di alcune fra le aree più pregiate individuate e segnalate nella zona (Palù, Le Sere Le Sangole), prescrivendo che sul lotto 29 dovessero proseguire gli approfondimenti e le valutazioni;

CONSIDERATO che con nota del 10 aprile 2001, a seguito dell'invio da parte della società Autostradale della documentazione preliminare di studio di tre diverse alternative di tracciato, si era provveduto ad individuare la cosiddetta soluzione "Alta" come quella che meglio garantiva i valori ambientali dell'area, concordemente con quanto valutato e indicato dal Ministero per i beni e le attività culturali;

VISTO l'accordo quadro per le infrastrutture nella Regione Veneto tra il Presidente del Consiglio e il Presidente della Regione Veneto, in data 9 agosto 2002, nel quale si afferma "il Governo si impegna ad attivare tutte le procedure necessarie al completamento dei lotti 28 e 29 dell'autostrada A 28 Conegliano Pordenone secondo il tracciato storico";

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di realizzazione del prolungamento dell'autostrada A28 da Pordenone a Conegliano Veneto, tronco Sacile Ovest - Conegliano, lotto 29 dalla progr. 44+585,63 alla progr. 49+489,29, "tracciato storico", da realizzarsi nei Comuni di Godega San Urbano e Conegliano (TV), presentata dalla Società Autostradale Autovie Venete S.p.A. con sede in via Locchi 19, 34123 Trieste, in data 28 agosto 2002;

AR

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autostradale Autovie Venete S.p.A. in data 13 marzo 2003;

VISTA la nota n. 1071 della Regione Veneto del 12 maggio 2003, pervenuta il 20 maggio 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/29972 del Ministero per i beni e le attività culturali del 9 settembre 2003, pervenuta in data 16 settembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 525 positivo con prescrizioni formulato in data 19 giugno 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autostradale Autovie Venete S.p.A.;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- il lotto 29, Pordenone - Conegliano - Veneto, tratto di collegamento del precedente lotto 28 con l'autostrada A27 costituisce il completamento dell'autostrada A28 e che lo stesso ha uno sviluppo complessivo di km 3,717;
- il nodo di interconnessione della A28 con la A27, si realizza in percorso pensile a due livelli funzionali mediante viadotti della lunghezza di Km 1,186 circa;
- il progetto prevede altresì uno svincolo di accesso alla barriera di Conegliano, una stazione di servizio e sosta denominata "Ghebo" e opere di sottopasso e sovrappasso di connessione alla viabilità secondaria e opere minori;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il lotto 29 dell'autostrada A28, con una lunghezza di circa 4 km, costituisce il tratto di completamento di una rete autostradale già pienamente delineata ed ormai assorbita dagli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale;
- l'opera si inserisce nell'ambito di una previsione di potenziamento dell'intero itinerario pedemontano veneto, con origine dall'autostrada A4 (Venezia - Trieste), e con sviluppo inizialmente verso N-E in direzione Tione e quindi verso Est, fino all'autostrada A27 (Mestre-Belluno), con innesto in corrispondenza di Conegliano - Veneto, attraversando il territorio dei Comuni di S. Fior e S. Vendemmiano, in provincia di Treviso;
- la priorità dell'opera ha trovato conferma anche nell'ambito dell'Accordo - Quadro del 9 agosto 2001 (art.4, p.to 3) tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto, con esplicita conferma del tracciato cosiddetto "storico";



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- l'opera si inserisce in termini di coerenza con il quadro programmatico anche su scala locale, a seguito della scelta del tracciato "storico" non sono state rilevate interferenze con realtà territoriali dalle quali scaturiscano condizioni di vincolo; in particolare, non vengono direttamente interessati ambiti soggetti a vincolo monumentale di cui alla L.1089/39, ora Dlgs 490/99, né a vincolo paesaggistico, se non per alcuni tratti di rispetto fluviale ex Legge 431/85;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- gli obiettivi del progetto di completamento dell'autostrada A28 mediante l'innesto sull'autostrada A27 sono riferiti alla necessità ed opportunità di deviare parte del volume di traffico della A4 (Portogruaro - Mestre - Conegliano) sulla diagonale Portogruaro - Pordenone - Conegliano, con un risparmio di circa 40 km ed un minor tempo di percorrenza di 20-30 minuti; decongestionare il traffico di transito negli abitati posti in fregio alla S.S.13 "Pontebbana", con riduzione della sinistrosità e dell'esposizione dei residenti ad inquinamento atmosferico e acustico; decongestionare la circonvallazione di Conegliano e ridurre il traffico veicolare da Sacile e Pordenone;
- gli obiettivi appaiono pienamente conseguiti con la soluzione progettuale presentata nello studio di impatto ambientale, secondo le risultanze delle indagini e delle simulazioni effettuate dal proponente;
- il tracciato in progetto si caratterizza, rispetto alle diverse alternative considerate e proposte, per il più basso livello di interferenza con zone abitate, oltre che per la minimizzazione dell'uso del suolo, trattandosi del tracciato più diretto e quindi di minore lunghezza;
- le caratteristiche dell'opera da realizzare sono conformi a quanto previsto dalle norme in vigore per le strade della categoria IIa;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- la qualità dell'aria lungo tutta la S.S. 13 risulta, allo stato attuale, gravemente compromessa, in conseguenza delle emissioni di inquinanti dovute all'intenso traffico veicolare; in particolare, per quanto riguarda gli ossidi di azoto, secondo quanto riportato nello studio di impatto ambientale, si sono registrati valori di picco dell'ordine di 2500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- la riduzione del traffico prevista a seguito della ripartizione fra le due arterie (S.S. 13 e A28) comporterà sensibili benefici in tema di emissioni lungo tutta la predetta S.S. 13, con riduzioni dei valori di picco di oltre il 75%, come risulta dalle simulazioni presentate nello studio di impatto ambientale;
- per contro, la qualità dell'aria lungo la direttrice del tratto autostradale in progetto, pur registrando un inevitabile peggioramento rispetto all'attuale situazione, si manterrà, secondo le simulazioni effettuate dal proponente, entro i limiti dettati dalla normativa, tenuto anche conto delle misure di mitigazione previste, tra cui il consistente equipaggiamento di piantagioni di utilità e di arredo lungo tutto il tracciato, con effetto mitigativo anche sulla componenti rumore e paesaggio;

per quanto concerne la componente ambiente idrico:

- oltre ai numerosi corsi d'acqua minori presenti nella zona, il tracciato autostradale intercetta il reticolo delle acque superficiali in corrispondenza del torrente Cervalda, del fosso Moretti e del torrente Ghebo; e di questi, soltanto l'ultimo presenta valenze di conservazione del paesaggio e dell'ambiente naturale originari, in quanto unico non interessato dalla bonifica agraria;
- il tracciato interseca, in corrispondenza dell'area di servizio e sosta "Ghebo", una porzione di territorio (nota come "fascia delle risorgive") caratterizzata da una estesa circolazione idrica sub-superficiale e localmente interessata da circoscritti e limitati fenomeni di affioramento della falda, dovuti alla progressiva variazione di permeabilità dei sedimenti alluvionali;
- anche tale fascia, come tutta l'area interessata dall'intervento, è da tempo adibita ad uso agricolo, e risulta sistemata mediante i normali interventi di idraulica agraria praticati nelle zone di pianura, con una rete drenante artificiale in cui è stata da tempo incanalata tutta l'acqua di risorgiva alimentata dalle falde, anche durante il periodo estivo;
- le opere di mitigazione previste risultano idonee a preservare l'integrità sia delle acque superficiali che di quelle di falda dall'impatto prodotto dal rilevato stradale; in particolare, per le opere d'arte di attraversamento vengono adottate sezioni idrauliche ed accorgimenti progettuali tali da mantenere inalterato l'andamento dei corsi d'acqua attraversati dall'opera;
- per eliminare possibili rischi di inquinamento delle acque superficiali e di falda da parte della infrastruttura è prevista la raccolta separata delle acque di sgrondo e di quelle della piattaforma stradale con un sistema a *circuito chiuso*, integrato da una rete di monitoraggio remoto;
- in base al Progetto di Piano Stralcio per la sicurezza idraulica del bacino del Livenza ed alla carta delle aree esondabili del Consorzio di bonifica Pedemontano sinistra Piave l'area interessata dal tracciato non è soggetta a rischio idraulico;

per quanto concerne la componente suolo e sottosuolo:

- il rilevato stradale presenta un impatto limitato nei confronti della stabilità del sottosuolo interessato dall'opera, ai fini del libero deflusso delle acque di falda;
- le opere d'arte più importanti verranno fondate su palificate;
- la prevista area di servizio e sosta "Ghebo" sottrae una superficie significativa all'attuale destinazione agraria del suolo;

per quanto concerne le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:

- l'assetto originario della pianura veneta ha subito nel tempo notevoli modificazioni (disboscamento, bonifica etc.) con riflessi negativi su vegetazione, flora e fauna; in particolare, la vegetazione presente, essenzialmente di tipo ripariale, ha risentito in misura notevole delle trasformazioni intervenute sull'intero ambito del reticolo idrografico, perdendo gran parte dei suoi caratteri originari;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- peraltro, le opere di connessione e svincolo alla viabilità minore mediante sottopassi e sovrappassi garantiscono l'integrità delle "boschette ripariali" e la libera circolazione della fauna;
- per i soggetti arborei anche solo marginalmente interessati dall'infrastruttura stradale il proponente ha effettuato un censimento, predisponendo le relative schede al fine del reinserimento degli stessi in altra sede, anche tenendo conto degli aspetti paesistici;

per quanto concerne la componente rumore e vibrazioni:

- il proponente ha censito tutti i ricettori presenti lungo il tracciato e, in assenza di un piano di zonizzazione acustica, ha ipotizzato l'inquadramento della zona interessata in classe IV;
- detta classificazione non risulta corrispondente alla effettiva destinazione d'uso del territorio, circostanza rilevata anche dalla Regione Veneto, e che pertanto si ritiene opportuno fare riferimento ai limiti indicati dalla normativa per la classe III;
- le strutture previste per la protezione acustica dell'ambiente - elementi fonoassorbenti e/o riflettenti artificiali e banchette - pur rappresentando un primo significativo elemento di mitigazione, dovranno essere eventualmente integrati sulla base delle risultanze di una azione di monitoraggio da effettuare in fase di esercizio;

per quanto concerne la componente salute pubblica:

- la realizzazione dell'opera, tenuto conto della situazione attuale, in particolare nei riguardi delle componenti atmosfera e rumore, presenta un impatto positivo sulla componente salute pubblica, con specifico riferimento al miglioramento delle condizioni ambientali per i residenti nell'area vasta di progetto;

per quanto concerne la componente paesaggio:

- le caratteristiche dell'area di intervento sono, dal punto di vista paesistico, quelle tipiche delle aree agricole della pianura padana, con unico elemento di naturalità rappresentato dalla vegetazione ripariale sopra descritta, presente soprattutto lungo i canali di bonifica che delimitano le superfici coltivate;
- l'interferenza dell'opera con tale assetto paesaggistico è comunque di portata limitata, in quanto il tracciato è realizzato in rilevato basso (altezza media pari a circa 2 metri), con ridotta pendenza delle scarpate e inerbimento delle stesse, e con ricorso ad estese piantumazioni di specie autoctone;

per quanto concerne la componente radiazioni ionizzanti e non ionizzanti:

- il progetto non contempla alcuna fonte di radiazioni.
- la "fascia delle risorgive", che peraltro caratterizza tutto il margine pedecollinare della pianura padana, è stata significativamente alterata dagli interventi di bonifica realizzati per recuperare il territorio all'agricoltura, perdendo le principali caratteristiche delle aree umide naturali;
- coerentemente con quanto sopra rilevato, nel territorio interessato non sono presenti aree sottoposte a tutela ambientale, e in particolare zone di protezione speciale (ZPS) designate ai sensi della direttiva 79/409/CEE e/o siti di importanza comunitaria (SIC) proposti ai sensi della direttiva 92/43/CEE, di cui agli elenchi allegati al D.M. 3/4/2000, che pur risultano presenti in numero rilevante in tutta la regione del Veneto;

- in continuità con le precedenti espressioni della Commissione VIA, è necessario completare l'itinerario autostradale Pordenone - Conegliano - Veneto, stante la insostenibile situazione ambientale che il consistente flusso di traffico determina soprattutto sulla Strada Statale n° 13 "Pontebbana";
- gli impatti sulla porzione di territorio direttamente interessata dalla realizzazione dell'opera appaiono, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, sufficientemente contenuti, controllabili e mitigati, tenuto anche conto della attuale destinazione agricola e degli interventi di bonifica da tempo effettuati;
- gli impatti di area vasta, soprattutto quelli relativi alla situazione sulla S.S. 13 "Pontebbana", saranno positivi con riferimento a diverse componenti ambientali, tra cui il rumore, l'atmosfera e la salute pubblica;

CONSIDERATA la nota n.1071 della Regione Veneto del 12 maggio 2003, pervenuta il 20 maggio 2003, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *In sede di progettazione esecutiva, la funzionalità e la geometria della connessione con la A27 ("nodo di Conegliano") dovranno essere verificate in base alle norme di cui al D.M. 05.11.2001; dovrà essere garantita la separazione dei flussi, in particolare quello proveniente da Mestre e in uscita verso Conegliano, da quello entrante a Conegliano e diretto a Belluno; è inoltre opportuno che venga correttamente dimensionato l'impianto d'illuminazione e predisposto uno specifico progetto di segnaletica, eventualmente anche luminosa, al fine di ottenere un maggior livello di sicurezza complessiva del nodo stesso.*
- 2) *Stante la posizione del casello di Conegliano, con la barriera ravvicinata rispetto alle opere di svincolo, con la conseguenza che il rettilineo contenente le corsie di immissione alle porte appare di lunghezza eccessivamente limitata, si ritiene opportuno spostare la barriera verso l'esterno, o quanto meno, che siano adottati idonei accorgimenti destinati ad elevare il grado di sicurezza.*
- 3) *In corrispondenza al casello predetto sia attrezzata un'area a parcheggio, adeguatamente connessa alla viabilità di collegamento all'autostrada e dimensionata in base alla domanda effettivamente prevedibile secondo gli scenari prospettati nel SIA, e comunque con non meno di cento posti auto.*
- 4) *Su tutto il tratto autostradale sia utilizzato asfalto con caratteristiche almeno parzialmente drenanti, in modo da favorire sia la sicurezza che la fonoassorbenza.*
- 5) *In sede di progetto esecutivo prevedere una disposizione dei presidi di contenimento dell'impatto acustico in modo da garantire la difesa dei ricettori sensibili; la fascia di rispetto è fissata di 60 m ed i limiti da considerare esternamente ad essa vengono stabiliti in 60 dB(A) nel periodo diurno ed in 50 dB(A) nel periodo notturno.*
- 6) *I manufatti di attraversamento dell'autostrada siano realizzati preferibilmente con strutture metalliche che minimizzino l'altezza dell'impalcato e siano dotati su entrambi i lati di percorso dedicato ai pedoni, avente ciascuno larghezza utile di 150 cm.*
- 7) *Lo strato argilloso più superficiale del terreno sia preservato quanto più possibile, al fine di evitare la messa a giorno e l'affioramento della prima falda.*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- 8) *Laddove sono previste fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali, con uso di miscele a base bentonica, siano utilizzati accorgimenti idonei a contenere la dispersione di tali miscele all'interno degli strati più permeabili. Per lo stoccaggio delle stesse dovranno essere usati bacini di decantazione a tenuta stagna, prima dell'allontanamento finale.*
- 9) *L'utilizzo di cave di prestito, prospettato dalla Proponente in sede di risposta alla richiesta di integrazioni, anche alla luce delle dimensioni in gioco, è subordinato alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale di cui alla L.R. 10/1999, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito dalla L.R. 15/2002.*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/29972 del 9 settembre 2003, pervenuto in data 16 settembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con riferimento agli adempimenti di compatibilità ambientale di cui al quadro normativo citato in oggetto, la società Autostrade Autovie Venete, in data 28/08/02 ha inoltrato a questa Direzione Generale lo Studio di Impatto Ambientale per il progetto di completamento lotto 29 dell'autostrada A28 da Pordenone a Conegliano Veneto, richiedendone la relativa pronuncia di compatibilità ambientale di cui alla normativa prima citata, l'istanza risulta perfezionata con la pubblicazione degli atti in data 37/07/02.

Con Decreto n:3559 del 05/02/1999 di concerto con il Ministero dell'Ambiente, il progetto di completamento dell'A28 costituito dai lotti 28 e 29 ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale limitatamente al solo lotto 28 da Sacile a Godega S. Urbano, rimandando ad ulteriori approfondimenti e valutazioni la definizione del lotto 29, oggetto dell'attuale istanza di valutazione.

Riguardo al nuovo progetto dello studio di impatto ambientale la scrivente in data 12/09/02 con prot. ST/407/33109 inoltrava alle Soprintendenze territorialmente competenti la richiesta di parere in riferimento alla situazione vincolistica ex art. 2, art.3 ed art.146 del D.Lvo 490/99 delle aree interessate al progetto, anche in riferimento alle norme degli strumenti di pianificazione Paesistica.

In data 11/10/2002 con prot13817 la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto comunicava che il tracciato, non "risulta intercettare aree archeologiche sottoposte a vincolo ai sensi del D.Lvo 490/99. Tuttavia data la situazione complessa del territorio in questione, dove, non essendo esaustivi gli elementi di conoscenza attualmente a disposizione di questa Soprintendenza, sono assai elevate le probabilità di interferenza con gli insediamenti antichi soprattutto di età romana. Si ritiene pertanto necessario che gli interventi di scavo del terreno relativi al tracciato ed alle opere viarie connesse, nonché alle opere complementari, dovranno essere eseguiti con l'assistenza archeologica continuativa, ... effettuati da operatori specializzati di comprovata esperienza nel settore archeologico, sotto la Direzione Scientifica della Soprintendenza, con oneri a carico del proponente l'opera." La Soprintendenza medesima, evidenziava altresì, che "eventuali esiti positivi della verifica archeologica potrebbero implicare sia l'estensione dell'indagine che l'emissione di particolari provvedimenti di tutela".

Successivamente, in data 12/11/02 con prot. 9661, acquisita agli atti della scrivente in data 21.11.02 con prot. ST/407/42411, la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Veneto Orientale, comunicava le proprie valutazioni evidenziando che il progetto ripropone il tracciato "storico", nonostante i tentativi di mitigazione individuati dallo Studio di Impatto Ambientale, non è compatibile con i valori ambientali dell'area in questione, che sarebbe irreversibilmente e pesantemente danneggiata".

Pertanto, la Soprintendenza confermava il parere negativo precedentemente espresso nella valutazione della istanza precedente, con le note 8168 del 30/08/99 e n. 09095 del 17/10/200, n. 13769 del 12/02/2001.

La Soprintendenza evidenziava che era preferibile il tracciato alternativo coincidente con la soluzione cosiddetta Alta in accostamento al tracciato delle FF.SS. in considerazione della vicinanza con ambiti antropizzati.

In corso di Istruttoria venivano forniti chiarimenti e aggiornamenti ed infine veniva indetto il sopralluogo, in data 31/01/03 con Delega della scrivente Direzione alle Soprintendenze territorialmente competenti con nota del 30/01/03 prot. 3731.

In data 18/07/03 veniva trasmessa alla Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Veneto Orientale, una richiesta di integrazione del parere e la convocazione di un incontro per la valutazione definitiva delle problematiche di compatibilità paesaggistico ambientale dell'opera.

In data 8/08/03 con prot. 218, la Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio del Veneto Orientale, nel confermare il parere negativo allegava documentazione fotografica concernente le tre aree di risorgiva ricadenti nel lotto 29.

La Soprintendenza evidenziava la particolarità storico naturalistica di un ambiente "dove da secoli un parziale sfruttamento agricolo ha dovuto convivere con la presenza di corsi d'acqua ad andamento sia rettilineo che tortuoso, con acqua corrente di risorgiva, tuttora ben visibili e flora e fauna conseguenti".

La scrivente Direzione in data 5 settembre 2003 espletava un sopralluogo, insieme ai proponenti ed alla presenza di funzionari della Soprintendenza citata, i cui esiti venivano riportati nella nota del 8/09/03 prot. ST/407/327 e costituiscono nuovi ed importanti elementi di valutazione dello stato attuale dei luoghi interessati, che di seguito si riportano.

Il progetto presentato di circa 4 KM, costituisce il completamento dell'autostrada A28 già pienamente realizzata e per l'ultimo Km, circa, del lotto 28 (precedentemente autorizzato) già in fase di avanzata realizzazione.

Il progetto in esame è quindi condizionato dall'andamento dei tratti già realizzati che, pertanto, non permettono significativi cambiamenti di percorso.

Vi è inoltre da sottolineare, che i citati tratti già realizzati si configurano come **presupposti per un andamento autostradale incidente sulla fascia delle risorgive.**

Infatti, analizzando la planimetria della infrastruttura a scala più grande, le caratteristiche geometriche del tracciato lasciano pochissima flessibilità al tratto di completamento.



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Dal sopralluogo effettuato, oltre alle analisi puntuali dei vari siti caratteristici interessati dal tratto di completamento, documentati da una serie di rilievi fotografici, è stato possibile constatare due importanti aspetti che caratterizzano l'opera in esame.

Il primo è che i tratti già costruiti interferiscono con corsi d'acqua caratteristici della zona, con soluzioni progettuali diverse, di cui quella di minor impatto consistente in un intubamento del corso d'acqua che ne garantisce la salvaguardia, è riproposto per il nuovo tratto in progetto.

Il secondo aspetto è che l'area visitata seppur, come documentano le foto, caratterizzata da suggestivi paesaggi, testimonia l'azione dell'uomo che ha razionalizzato l'utilizzo del territorio e la cui presenza si concretizza con segni di antropizzazione quali, strade, linee elettriche, campi coltivati principalmente a mais, nonché vari edifici rurali.

In considerazione di quanto sopra riportato e del fatto che le Amministrazioni locali si sono tutte espresse a favore della realizzazione della infrastruttura, che è ritenuta essenziale per le esigenze di mobilità e sicurezza della popolazione, ravvisando la mancanza di alternative al completamento dell'arteria, si ritiene l'opera realizzabile, prescrivendo che la progettazione esecutiva delle opere di mitigazione proposte venga sottoposta alla Soprintendenza per i beni architettonici e del paesaggio del Veneto Orientale, territorialmente competente.

Si ritiene inoltre, che la soluzione proposta dalla Società Autovie Venete, per la valorizzazione e la salvaguardia dell'area Ghebo è in accordo con il principio di compensazione dell'impatto dell'opera e di valorizzazione e tutela di un'area di notevole pregio paesaggistico.

Questa Direzione, pertanto, dagli atti in possesso ed in considerazione delle valutazioni prima citate esprime parere positivo ai soli fini ambientali e paesaggistici delle opere relative al progetto inerente lo Studio di Impatto Ambientale presentato dalla Società Autovie Venete, a condizione che siano rispettate le prescrizioni formulate dalla Soprintendenza Archeologica del Veneto, nonché quelle valutate direttamente da questa Direzione Generale prima citate

Avverso il presente atto è ammesso ricorso al TAR competente o indifferentemente al TAR del Lazio, secondo la modalità di cui alla legge 1034 del 6.12.1971 ovvero in alternativa ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del DPR n. 1199, rispettivamente entro 60 giorni e 120 giorni dalla avvenuta notifica del presente atto.

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che sinteticamente di seguito si riportano;

WWF Italia Sezione regionale Veneto (TV):

- le conseguenze della realizzazione del progetto sarebbero di portata devastante con ripercussioni esiziali ed irreversibili sul paesaggio, l'idrografia, l'assetto idrogeologico, le biocenosi descritte e gli antichi equilibri ecosistemici;
- la biocenosi dei Palù presenta un livello di densità assai elevato con circa 150 specie floristiche ed un centinaio di specie di vertebrati oltre ad habitat che la specifica direttiva comunitaria indica ai fini della tutela;

- il paesaggio in oggetto è sintesi di valori culturali, etnostorici e naturalistici e che costituisce un esempio di compatibilità tra sfruttamento produttivo in sintonia con l'ambiente e conservazione delle biodiversità;
- la campagna dei Palù è tipicamente a misura d'uomo caratterizzata da piccole proprietà fondiarie condotte direttamente ed organizzate secondo il tradizionale modello produttivo che vede coesistere il seminativo annuale a rotazione, l'erbaio da sfalcio ed il vigneto;
- si auspica l'adozione di un percorso alternativo altamente meno impattante ovvero il progetto alternativo secondo l'ipotesi di tracciato in accosto alla linea ferroviaria.

arch. Luciani Coordinatore del comitato Scientifico per gli studi paesaggistici della Fondazione Benetton Studi Ricerche:

- si chiede la salvaguardia del paesaggio dei Palù auspicando come scelta di tracciato quella che garantisce il completamento degli ultimi 4 km dell'autostrada A28 correndo lungo la ferrovia.

Comune di San Vendemiano (TV):

- chiede lo stralcio dal progetto della prevista area di servizio-sosta denominata Ghebo nord e sud in quanto:
 - occupa una zona ad alta valenza ambientale;
 - sono presenti vigneti, siepi di particolare pregio ed, oltre al torrente Ghebo - Fossadella, ci sono numerosi corsi d'acqua di risorgiva;
 - la superficie identificata in progetto è di circa 10 ettari, quindi di notevole impatto per l'ecosistema esistente;
 - esiste un'area di servizio a meno di 20 chilometri sia sull'A27 che l'A28;
 - con delibera comunale del 30 settembre 2002 è stato dato il via ad una variante di PRG relativamente alla riqualificazione delle zone agricole e di pregio ambientale, e la zona in oggetto ricade a pieno titolo in questo studio.

Nadia Breda e Giorgio Sarto e studiosi di varie discipline, responsabili di Istituzioni scientifiche e culturali e di Associazioni a carattere nazionale:

- si chiede un atto che permetta di far emergere i Palù nella loro integrità naturale e sociale, a memoria del passato di generazioni che gli hanno edificati ed a beneficio del futuro, per il loro ruolo di prevenzione delle inondazioni, erosioni e siccità;
- si chiede la soluzione del problema viabilistico in modo utile alla società e rispettoso delle necessità ambientali;
- si chiede una ricollocazione del tracciato autostradale che salvi i Palù dallo sventramento e garantisca l'efficacia e l'utilità del manufatto stradale.

WWF di Villorba:

- con successiva nota (prot. n° 1608-03 del 6/3/2003, acquisita al protocollo del Ministero Ambiente e T.T. n° 4068/VIA/A.O.13G del 11/4/2003) ha segnalato la presenza, "*all'interno dei Palù*", di tre aree da proporre come nuovi SIC ai sensi dell'art.4 della direttiva Habitat, in base ad indagine preliminare effettuata da propri ricercatori, e che detta segnalazione è stata anche inoltrata alla Regione Veneto;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

dalle osservazioni sopra riportate si sono ritenute condivisibili le motivazioni circa l'utilità della destinazione attribuita all'area di servizio e sosta "Ghebo", si evidenzia che è comunque opportuno minimizzare l'entità dell'interferenza dell'opera con l'area agricola di pregio ubicata nella "fascia delle risorgive", e che a questi fini è opportuno lo stralcio di detta area di servizio;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto di realizzazione del prolungamento dell'autostrada A28 da Pordenone a Conegliano Veneto, tronco Sacile Ovest - Conegliano lotto 29 dalla progr. 44+585,63 alla progr. 49+489,29 "tratto storico" da realizzarsi nei Comuni di Godega San Urbano e Conegliano (TV) dalla Società Autostradale Autovie Venete S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovranno essere realizzate tutte le mitigazioni indicate dal proponente, con particolare riguardo a quanto previsto per le componenti ambiente idrico, atmosfera, rumore, suolo e sottosuolo, così come riportate principalmente alle sezioni 5.3 e 6. dello studio di impatto ambientale, per la fase di cantiere e per quella di esercizio;
- b) si dovrà provvedere allo stralcio dell'area di sosta e servizio denominata "Ghebo", prevista nella omonima zona;
- c) nella realizzazione del rilevato stradale nelle zone di possibile affioramento della falda si dovranno adottare tutti gli accorgimenti tecnici necessari per minimizzare il disturbo al libero deflusso delle acque;
- d) il materiale di scavo proveniente dallo scotico della terra vegetale per la bonifica del terreno di sedime del rilevato stradale non reimpiegato per la costituzione del rilevato stesso dovrà andare ad incrementare lo strato attivo pedologico dei terreni agricoli;
- e) eventuali aree intercluse e/o rese residuali dalla realizzazione dell'opera dovranno essere utilizzate quali aree di compensazione ecosistemica, per la creazione di *habitat floro - faunistici* sostitutivi di quelli preesistenti;
- f) in corso di esercizio, secondo modalità da concordare con l'ARPA della Regione Veneto, dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria lungo i lotti 28 e 29 della A28, nonché lungo il corrispondente tracciato della S.S. 13 Pontebbana, allo scopo di verificare le ipotesi di progetto;
- g) in corso di esercizio, secondo modalità da concordare con l'ARPA della Regione Veneto, dovrà essere effettuata una campagna di monitoraggio dell'impatto acustico in corrispondenza dei ricettori sensibili indicati nello studio di impatto ambientale, individuando ed attuando gli ulteriori eventuali interventi correttivi per assicurare il rispetto dei limiti previsti per la classe III;
- h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Veneto e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

i) la verifica della ottemperanza delle prescrizioni suindicate sarà effettuata dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio di concerto con la Regione Veneto.

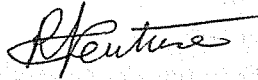
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla stessa Società Autostradale Autovie Venete S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER, all'ANAS Direzione Centrale Autostrade e Trafori ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

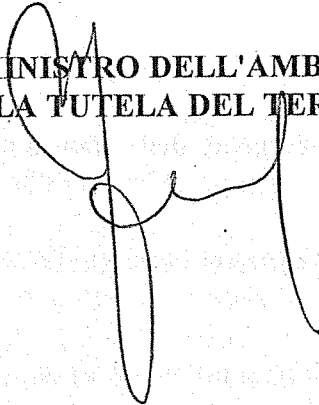
Roma li

7 OTT. 2003

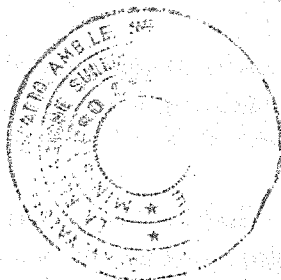
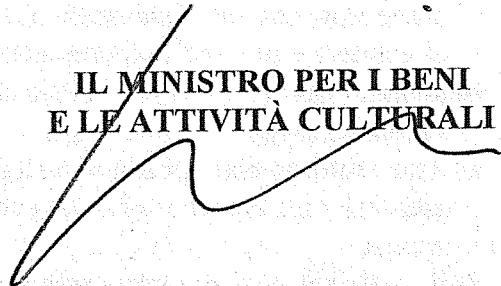
LEGGASI
6.11.2003



**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**



**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia cartacea composta di
n° 6 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 6.11.2003. S