

MODULARIO
Ambiente - 518
DEC/VIA/3559



Il Ministro dell' Ambiente

**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; D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lotti 28 e 29 dell'autostrada A28, per complessivi 14 km circa, da realizzarsi nei Comuni di Gaiarine, Cordignano, Orsago, Godega S.Urbano, Codognè, S.Fior, S. Vendemiano, in Provincia di Treviso, presentata dalle Autovie Venete S.p.A. con sede in Trieste in via V. Locchi, 19 in data 19 Agosto 1998;

VISTA la nota della Regione Veneto del 23 dicembre 1998, pervenuta il 14 gennaio 1999, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 22 gennaio 1999, pervenuta in data 25 gennaio 1999, con cui si esprime parere negativo;

VISTO il parere n. 287 formulato in data 28 gennaio 1999, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalle Autovie Venete S.p.A.;

CONSIDERATE le attività svolte in fase di inizio studi del progetto nel corso delle quali sono state individuate possibili alternative di tracciato, non presentate con la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale oggetto del presente decreto;

VISTO il decreto n. 2882 del 23 settembre 1997, con il quale si esprime parere negativo sul progetto dell'autostrada A 28 lotti 28 -29 in quanto gli effetti negativi dell'opera risultano certi e di immediata percezione. I danni ambientali gravi ed irreversibili (idrogeomorfologici, ecologici, naturalistici e storico-paesistici) ed i maggiori rischi idraulici, derivanti dalla realizzazione dell'opera non sono in alcun modo significativamente mitigabili con le misure proposte e/o proponibili;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che:
- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante i lotti 28 e 29

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

AR

dell'autostrada A28, tratto terminale compreso fra Sacile e Conegliano Veneto (A27);
osservato che:

- il progetto risulta compreso nel Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione, è previsto dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto e dal Piano Provinciale della Viabilità della Provincia di Treviso, ed il tracciato risulta recepito nei P.R.G. vigenti in tutti i comuni da esso interessati;
- gli obiettivi del progetto di completamento dell'autostrada A28 sono riferiti alla necessità ed alla opportunità di:
 - deviare parte volume di traffico della A4 (direttrice Portogruaro-Mestre-Conegliano) sulla diagonale Portogruaro-Pordenone-Conegliano, con un risparmio di circa 40 km ed un minor tempo di viaggio pari a 20-30 minuti;
 - favorire il flusso sulla A28 spartendo il volume di traffico (oggi insostenibile) della SS 13 (Pontebbana) che da Conegliano, proseguendo verso il Friuli, raccoglie a Ponte della Muda il traffico proveniente da Vittorio Veneto, attraversa Sacile, si congiunge con Pordenone per poi proseguire verso Udine-Travisio;
 - convogliare il flusso del Veneto orientale diretto in Austria sulla direttrice A28 (Conegliano-Cimpello) - Superstrada Cimpello Gemona - A23 (Gemona Tarvisio), e diretto in Slovenia e Croazia lungo la direttrice A28 (Conegliano Portogruaro) - A4 (Portogruaro Trieste/Gorizia);
 - decongestionare la circonvallazione di Conegliano (SS 13 e SP Cadore Mare) e ridurre il flusso veicolare da Sacile e Pordenone;
 - decongestionare il traffico di transito negli abitati posti in fregio alla Pontebbana, con riduzione dell'esposizione ad inquinamento atmosferico ed acustico e della sinistrosità, e con un generale miglioramento delle condizioni di vivibilità dei centri;
- le elaborazioni prodotte nell'ambito dello studio di impatto per quanto concerne la domanda potenzialmente deviabile sulla nuova arteria non consentono di valutare compiutamente se, in che misura, e con quali interventi al contesto, il tracciato definitivo adottato sia in grado di massimizzare tutti gli obiettivi di cui sopra, e che risulta dunque possibile verificare la fattibilità tecnica di un tracciato in grado di conseguire più significativi risultati, in particolare modo per quanto concerne la evidente necessità di decongestionamento della strada statale S.S.13 Pontebbana, garantendo al tempo stesso un soddisfacente livello di tutela degli ambiti naturalistici e paesaggistici più significativi presenti nell'area di progetto;
- in data 11 dicembre 1998, sulla base delle valutazioni preliminari, emerse nella prima fase dell'istruttoria, il Servizio VIA ha inoltrato al proponente formale richiesta di integrazione della documentazione pubblicata, finalizzata ad acquisire in sede di istruttoria una valutazione preliminare di fattibilità di una o più alternative progettuali che non interferissero direttamente con le aree di più evidente significato naturalistico ed ambientale individuate nella fascia delle risorgive ("I Palù");
- a tale formale richiesta la società Autovie Venete ha risposto negativamente in data 18 gennaio 1999, rifacendosi alle posizioni espresse in diverse occasioni dalle Amministrazioni locali interessate;

CONSIDERATO che con nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 22 gennaio 1999, pervenuta in data 25 gennaio 1999, si esprime un parere negativo di compatibilità paesistica in particolare in relazione, a importanti zone, collocate nel lotto 29, e che nel medesimo lotto, in relazione all'eccezionale rilevanza dei luoghi attraversati, permangono anche riserve di natura ambientale espresse dalla Commissione VIA, allo stato degli atti non sussistono elementi per



Il Ministro dell'Ambiente

rivedere la valutazione espressa con decreto n. 2882 del 23 settembre 1997 per quanto riguarda il progetto del lotto 29;

preso atto che nel corso dell'istruttoria sono pervenute diciotto osservazioni da parte di Enti Locali, associazioni ambientaliste, associazioni di categorie, comitati cittadini, di seguito elencate e sintetizzate:

- Provincia di Treviso, Comune di Codogné, Comune di Cordignano, Comune di Gaiarine, Comune di Godega S. Urbano, Comune di Orsago, Comune di San Fior, Comune di S. Vendemiano, Comune di Colle Umberto richiedono la realizzazione di una strada che permetta il collegamento con il casello Salice Ovest; il collegamento tra la SP 3 e la SP 41 va ridisegnato; realizzazione di un'unica barriera di esazione in corrispondenza del raccordo con la variante al SP 41; in corrispondenza del raccordo con la variante alla SP 41 chiedono che venga realizzata un'unica barriera di esazione; venga ampliata della luce del ponte che attraversa il fiume Zigana; realizzazione dello svincolo di Levada; la SP 41 venga ricalibrata dalla rotatoria di Bayer in direzione Pianzano e in direzione Codogné; la variante della SP 41 di collegamento tra lo svincolo di Godega S. Urbano alla SS 13 deve essere definita tra enti e amministrazioni comunali interessate; il tratto di SP 15 in corrispondenza della rotatoria venga ricalibrato; evidenzia che il parcheggio scambiatore non é idoneo; il collegamento fra la via Maniach e la Via Mare deve essere eseguito a mezzo di una rotatoria; deve essere ricollocato lo svincolo tra l'A 28 e la A 27 secondo le previsioni del P.R.R.A.; deve essere eliminata l'area di ristoro Ghebo;
- A.M.S.S. (Associazione Manuela Sicurezza stradale) richiede il completamento dei 13 Km mancanti del tratto Sacile - Conegliano per ridurre l'incidentalità stradale sulla SS 13 Pontebbana e nei Comuni limitrofi.
- Partito Popolare Italiano - Sezione Comunale di S. Vendemiano: il progetto insiste in una zona particolarmente delicata sotto il profilo paesaggistico-naturalistico, chiede l'adozione di una tipologia costruttiva che eviti i tratti in terrapieno;
- Da Rui Francesco (referente dei membri del Consorzio C.I.P.R.A.S. e dei cittadini del Comune di San Fior): richiede l'eliminazione del casello di Godega di S. Urbano, a salvaguardia del territorio e degli interessi degli abitanti;
- Gruppo consiliare dei verdi della Regione Veneto: presenta la soluzione alternativa elaborata dall'Ecoistituto Veneto;
- Comune di Godega di Sant'Urbano rileva l'inadeguatezza del progetto dello svincolo proposto in Levada per il sovradimensionamento del casello e sua localizzazione;
- Comune di Gaiarine: invia un ordine del giorno dei consigli comunali di San Vendemiano, Gaiarine, San Fior, Godega, S. Urbano, Codogné, Orsago, Cordignano, che concordano che la realizzazione del tratto autostradale tra Sacile e San Vendemiano con cui si riconosce l'estrema necessità dell'autostrada, e chiede di sbloccare i cantieri del lotto n.28 e n. 29;
- Giovanni Bressan (più altri): invia osservazioni sul tracciato del tronco di collegamento da Sacile a Conegliano, passante sud dal casello Sacile Ovest verso la zona industriale Gaiarine - Codogné, sottolineando gli impatti paesaggistici e inquinamento acustico per le abitazioni limitrofe al tracciato;
- Dott. Maria Gava (più altri): fanno presente: l'indispensabilità dell'opera; che lo svincolo autostradale previsto in Godega S.U. ricade in un territorio di notevole interesse ambientale; l'area é di notevole pregio agricolo; é sconveniente l'accesso all'autostrada A28 dal casello di Godega S.U.; il casello e la variante alla SP 41 sono sproporzionati per eccesso; inutilità del casello di Levada di Godega S.U.;

- Prefettura di Pordenone: trasmette articoli di stampa;
- Avvocati Francesco Egitto, Alfiero Farinea e Angelo Pozzan in rappresentanza di otto cittadini residenti a Pianzano (Pin Bruno e altri), non comprendono la ragione della riproposizione di un elaborato progettuale che si evidenzia essere, quanto meno con riferimento alla barriera di esazione di Godega S.Urbano, sia nella impostazione di fondo sia nella scelta dei siti, una mera surrettizia e malcelata riproduzione del progetto già respinto. In particolare le osservazioni concernono il previsto svincolo di Godega S.U.;
- Michele Boato-consigliere regionale gruppo Verdi regione Veneto: richiede la ripubblicazione e conseguente riscadenzamento dei termini per la presentazione di osservazioni da parte dei cittadini;
- Ecoistituto del Veneto: presentazione di una soluzione alternativa al tracciato originario;
- WWF - Sezione di Villorba: evidenzia che il progetto presentato é carente, genera forte impatto dal punto di vista ambientale, paesaggistico, culturale ed è di scarsa utilità sociale e viabilistica. La delegazione WWF Veneto e la sezione WWF di Villorba presentano un articolato documento di osservazioni al nuovo progetto ed al relativo studio di impatto, riguardanti innanzitutto la sostanziale aderenza del tracciato proposto a quello oggetto del precedente decreto negativo, e l'assenza di qualsiasi considerazione inerente le potenziali alternative al tracciato proposto. Nel merito dello studio di impatto, il WWF ritiene tuttora insufficiente e inadeguata l'analisi botanico-floristica presentata (che ha fra l'altro omesso l'indicazione di specie "microterme" fra cui alcuni "relitti glaciali" pure presenti nella zona), in particolare per quanto riguarda la scelta degli indicatori e le modalità di censimento delle alberature, limitato ad un asettico inventario delle essenze direttamente coinvolte dal tracciato. Il WWF manifesta inoltre diverse perplessità circa la valutazione degli impatti sulla fascia delle risorgive, contestando l'impostazione dello studio d'impatto ambientale che tende a dimostrare la sostanziale estraneità del progetto a detto ambito sensibile. In particolare, il WWF indica quali esempi di zone di risorgive ignorate nello studio S. Vendemiano (località Sère), Zoppè (località Fontane) e Godega (località Levada, ove è tuttora prevista la realizzazione dello svincolo). Del tutto insoddisfacente, inoltre, appaiono a giudizio del WWF lo studio e l'analisi degli impatti sul paesaggio;
- Ing. Mauro Visentin (più altri) fanno presente che: la zona del Casello-Barriera di Levada in Pianzano di Godega S.U., interessa un territorio di notevole pregio agricolo, per la presenza di risorgive, il progetto non considera l'aspetto paesaggistico, gli elementi di valore storico culturale, e la presenza di aree esposte a laminazioni ed esondazioni; lo svincolo si rivela del tutto inutile, la presenza di barriera a pagamento penalizza i cittadini della zona, con gli sbocchi del traffico al casello di Levada aumenterebbero solo i disagi sulla SP 41 dalla sede ristretta, inutilità della variante alla SP 41;
- Azienda Agricola f.lli Bet.: richiede di porre l'attenzione per gli aspetti di carattere geomorfologico e agronomico, riguardanti l'area dei Palù di Orsago. L'opera attraversa obliquamente l'area indicata, che é attraversata da numerosi canali di scarico di acque risorgive e di sgrondo superficiale. La realizzazione del rilevato stradale se non opportunamente studiato potrebbe comportare un impadimento dei terreni a nord del tracciato;

considerato che:

- dall'esame dei nuovi elaborati progettuali si è accertato che rispetto al progetto del precedente parere negativo il progetto presentato in istruttoria ha recepito numerose prescrizioni soprattutto per quanto concerne la componente mitigabile degli impatti complessivamente individuati, configurandosi ora in termini più compatibili per quanto riguarda in particolare il lotto 28, rispetto alle interferenze con il fitto reticolo idrico superficiale e con il deflusso delle acque di risorgiva;



Il Ministro dell' Ambiente

- gli elementi di mitigazione proposti appaiono in gran parte rispondere alle istanze di protezione del contesto ambientale e delle sue caratteristiche meritevoli di protezione manifestate in alcune delle osservazioni soprariportate;
- gli impatti ambientali e paesistici risultano localizzati in misura preponderante lungo il tracciato del lotto 29, che si sviluppa per una parte consistente all'interno di alcune fra le aree più pregiate individuate e segnalate (I Palù, Le Sére, Le Sangole), questi assumono viceversa una dimensione più limitata e sostenibile lungo il tracciato del lotto 28, così come modificato nel nuovo progetto;

RILEVATA comunque l'opportunità di completare l'itinerario autostradale Pordenone-Conegliano, opportunità che appare evidente e condivisibile, soprattutto in relazione alla insostenibile situazione ambientale, ora presente, che i consistenti flussi di traffico rilevati determinano lungo la S.S. n. 13 "Pontebbana" ed in particolare nei centri storici da questa attraversati, elemento questo già rilevato ed evidenziato anche nel precedente parere negativo espresso dalla Commissione VIA;

CONSIDERATA la nota della Regione Veneto 23 dicembre 1998, pervenuta in data 14 gennaio 1999, con cui si esprime parere favorevole con le prescrizioni di seguito riportate:

- per quanto riguarda il fosso Fossalon, in comune di Godega di Sant'Urbano, dovrà essere prevista un adeguata luce di impalcato, da concordare con il Consorzio di Bonifica competente;
- le soluzioni ipotizzate per l'impatto cantieristico e per quanto concerne l'approvvigionamento dei materiali risultano accettabili e precise obbligazioni dovranno essere assunti in sede di approvazione definitiva dell'opera, di intesa con gli enti locali interessati;
- per quanto riguarda le azioni da attuarsi prima dell'inizio dei lavori si precisa che l'ipotesi di sistemazione a verde avrebbe dovuto essere estesa all'intera infrastruttura, prevedendo, possibilmente, anche l'utilizzo di materiali compostati;
- per quanto riguarda la protezione degli abitati dall'impatto acustico risultava non adeguata anche l'ipotesi sommaria di protezione degli abitati dall'impatto acustico ed atmosferico: l'ipotesi progettuale non risultava infatti riferita ad una mappatura del Leq "ante operam" secondo le definizioni di cui alla tab. 2 allegata al D.P.C.M. 02.01.1991, in conformità alle direttive impartite con D.G.R. n. 4313 del 21.09.1993, e non risultava pertanto possibile verificare se l'abbattimento del livello di rumorosità era tale da determinare io rispetto dei limiti di legge; inoltre l'estensione e la collocazione dei pannelli fonoassorbenti, dei rilevati e degli interventi di afforestazione non è esaurientemente descritta nel progetto;
- appare oltremodo ottimistico, e non supportato da certificazione allegata, l'ipotesi progettuale di abbattimento di 20 dBA del rumore con l'impiego di pannelli/barriere fonoassorbenti e di 15 dBA con banchette in terra vegetale (fonoassorbenti paranaturali); di quest'ultimo intervento mitigatore non viene presentato un elaborato grafico descrittivo;
- in alcuni tratti del tracciato non c'è corrispondenza (posizionamento, lunghezza) tra gli interventi progettati e descritti nelle tabelle dell'allegato E.0.2 (pagg.245-269) e relative planimetrie degli stessi elaborati 4.3, 4.3.1 E 4.3.2 in scala 1:2000. Per quanto sopra non risulta pertanto verificare se l'abbattimento del livello di rumorosità indotto dalla nuova infrastruttura autostradale nelle sezioni considerate, non sia tale da determinare il rispetto dei limiti di legge e va quindi ribadita la prescrizione di un approfondimento progettuale sull'argomento in sede di valutazione definitiva. Nessuna indicazione di dettaglio viene invece fornita in relazione all'inquinamento gassoso derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura nell'ambito territoriale interessato dal tracciato di previsione. Essendo il tema strettamente correlato a quello del

AR

progetto di sistemazione a verde dell'infrastruttura, viene demandabile la questione alla fase di cui si è richiesta la progettazione paesaggistica;

- le soluzioni adottate per la armonizzazione della viabilità complementare appare, in conclusione soddisfacenti ed in grado di massimizzare la capacità di attrazione del traffico dalla S.S. 13 alla nuova infrastruttura autostradale. Le soluzioni di dettaglio andranno tuttavia meglio verificate in sede di approvazione definitiva dell'opera, d'intesa con gli Enti Locali interessati. Dovrà in ogni caso essere garantita la continuità della viabilità interpodereale esistente. Questione fondamentale sul tema è rappresentata comunque dalla necessità di addivenire ad una realizzazione delle opere complementari contestuale a quella dell'infrastruttura autostradale. Precisi impegni dovranno essere assunti fra i soggetti comunque interessati, in una fase contestuale o successiva all'approvazione definitiva, circa l'assunzione a proprio carico degli oneri finanziari necessari alla realizzazione delle opere infrastrutturali complementari;

VALUTATO quindi che, mentre sul lotto 29 devono proseguire gli approfondimenti e le valutazioni al fine di rinvenire soluzioni alternative che garantiscano il contemperamento degli interessi pubblici attualmente contrapposti, sul lotto 28, alla luce delle considerazioni sopraesposte e delle prescrizioni indicate nella predetta nota regionale e delle valutazioni ivi contenute in ordine alle soluzioni viabilistiche individuate dal progetto in esame e richieste in fase di progetto esecutivo, la procedura di valutazione di impatto ambientale può concludersi utilmente;

RITENUTO quindi di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma 4 dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale esclusivamente per il lotto 28 a condizione vincolante che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) dovranno essere realizzate tutte mitigazioni proposte nello studio di impatto ambientale accluso all'istanza presentata dalla Società Autovie Venete S.p.A. in data 19 agosto 1998;
- b) dovranno essere ottemperate le prescrizioni indicate nel parere numero 2558 del 17 luglio 1997 della Commissione Tecnica Regionale del Veneto - sezione ambiente- in quanto confermate nel parere n. 2765 del 26.11.98 della medesima Commissione.
- c) dovrà essere contestualmente definito il piano della viabilità secondaria per migliorare l'accessibilità all'autostrada, nella salvaguardia dei valori naturali, paesaggistici-ambientali ed agrari delle aree sensibili;
- d) la Regione Veneto dovrà verificare che il progetto esecutivo venga adeguato a quanto prescritto;



Il Ministro dell'Ambiente

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autovie Venete S.p.A., al Ministero dei lavori pubblici DICOTER, all'ANAS Direzione Centrale 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 25 FEB. 1999

Il Ministro dell'Ambiente
IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Il Ministro per i Beni e le Attività Culturali
**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



La presente copia fotostatica composta
di N. 4 fogli è conforme al
suo originale

Roma, li 28-2-99

Benini

Handwritten initials