



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici  
e di interesse nazionale

Parere n. 519 del 16.09.2010

Progetto:	<b>Istruttoria VIA ex art. 165 D.Lgs. 163/2006</b> <b>Progetto Preliminare "Casello San Stino di Livenza e viabilità di collegamento"</b>
Proponente:	<b>Commissario Delegato per l'emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia- Trieste) ed il Raccordo Villesse - Gorizia</b>

*[Handwritten signatures and initials]*

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

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia Trieste) e il raccordo Villesse – Gorizia in data 13/11/2009 concernente il Progetto Preliminare "Casello San Stino di Livenza e viabilità di collegamento";

**VISTO** il Decreto Legislativo del 12 aprile 2006, n.163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE";

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato e 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" e in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" e 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, e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

**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. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTA** la Relazione Istruttoria;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, con il conseguente deposito del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 19/11/2009 sui quotidiani "La Repubblica", "Il Corriere della sera", "Il Gazzettino" e "La Nuova Venezia";

**VISTA** la nota prot. DVA-2010-0008547 del 30/03/2010, acquisita dalla Commissione (CTVIA) con prot.n.CTVA-2010-0001102 del 09/04/2010, con la quale la Direzione Generale Valutazioni Ambientali ha comunicato al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA/VAS l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità dell'istanza, trasmettendo copia della documentazione in formato digitale e cartaceo consegnata dal Proponente;

**VISTA** la nota del 19/04/2010 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore costituito da:

- Prof. Antonio Grimaldi (Referente)
- Arch. Giuseppe Venturini
- Prof. Mario Manassero

**PRESO ATTO** che con nota CTVA-2010-0001460 del 19/05/2010, l'arch. Giuseppe Venturini ha rassegnato le dimissioni dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e che con nota

CTVA-2010-0003128 del 15/09/2010 il Gruppo Istruttore è stato integrato con il rappresentante Regionale, Ing. Giuseppe Fasiol;

VISTA la richiesta di integrazioni formulata al Commissario Delegato dal Presidente della CTVIA, ai sensi dell'art. 185, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n°163, con nota prot.n.CTVA-2010-1425 del 17/05/2010;

VISTA che in data 14/06/2010 con nota prot.n. U/3561, acquisita con prot.n.CTVA-2010-1953 del 18/06/2010 il Commissario Delegato ha richiesto proroga di 45 giorni per consegnare le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica CTVIA. Con nota prot.n.CTVA-2010-1956 del 21/06/2010 il Presidente della CTVIA ha accolto tale richiesta;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente in data 28/07/2010 con nota prot.U/5246, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con prot.n.CTVA-2010-2681 del 03/08/2010;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Impatto Ambientale e Progetto Preliminare fornito dal Commissario Delegato in data 13/11/2009, acquisiti al prot.n.exDSA-2009-31327 del 24/11/2009;
- Integrazioni fornite dal Commissario Delegato in data 03/08/2010 prot.n! CTVA-2010-2681;

CONSIDERATO che dette integrazioni, alle quali il Proponente ha dato risposte, riguardano:

	Argomenti Integrazioni	N°	Tot.
1)	<b>AMBITO PROGRAMMATICO – PROGETTUALE</b>		<b>1</b>
	1.1 Integrazione dello studio di traffico	1	
2)	<b>AMBITO AMBIENTALE</b>		<b>16</b>
	2.1 Componente Ambientale : Atmosfera	3	
	2.2 Componente Ambientale : Ambiente Idrico	4	
	2.3 Componente Ambientale : Suolo e sottosuolo	1	
	2.4 Componente Ambientale : Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi	2	
	2.5 Componente Ambientale : Salute pubblica	1	
	2.6 Componente Ambientale : Rumore e Vibrazioni	2	
	2.7 Componente Ambientale : Paesaggio	2	

Esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

Espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

**VISTE E CONSIDERATE** le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal D.L. 16 gennaio 2008, n. 4 dai soggetti di seguito elencati:

1. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n.DVA- 2010-0008547 del 30/03/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-0001102 in data 09/04/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
1	Sig.ra Arianna Peron – Mestre (VE)	03/01/2010	DVA-2010-0003206	09/02/2010
2	Sig. Riccardo Boatto – S.Stino (VE)	05/01/2010	DVA-2010-0003206	09/02/2010
3	Comune di Annone Veneto	16/01/2010	DVA-2010-0005242	23/02/2010
4	Comune di Annone Veneto	18/01/2010	DVA-2010-0005242	23/02/2010
5	Comune di S. Stino di Livenza	20/01/2010	DVA-2010-0005242	23/02/2010
6	Comune di S. Stino di Livenza - Sig.Vanni Prataviera	21/01/2010	DVA-2010-0005242	23/02/2010
7	Ditta Sum Immobiliari Ges M.B.H.	01/02/2010	DVA-2010-0007017	11/03/2010
7	Sig.ra Maria Grazia Zecchetto – Annone Veneto (VE)	12/02/2010	DVA-2010-0007017	11/03/2010

2. Osservazioni trasmesse con nota prot.n.DVA-2010-0010220 del 21/04/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-0001185 in data 21/04/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
8	Provincia di Venezia	17/03/2010	DVA-2010-0008109	24/03/2010

**Preso atto** delle caratteristiche generali dell'opera, come dichiarate dal Proponente, costituita dal progetto di un nuovo casello sulla autostrada A4, in sostituzione di quello esistente di San Stino di Livenza (da dismettere), all'interno del progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A4 Venezia – Trieste, progetto compreso tra le opere del "Primo Programma delle opere strategiche" del C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) di cui alla Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001), come conseguenza dell'approvazione da parte del CIPE con Del. n.13 del 18.03.2005, del Progetto Preliminare, presentato dalla Società Autovie Venete Spa, concessionaria dell'Autostrada A4 per il tratto Venezia Trieste, della terza corsia del tratto di A4 di propria competenza (Venezia-Trieste).

In occasione di tale approvazione, infatti, nella serie di prescrizioni e raccomandazioni elencate nella Delibera CIPE come necessariamente da essere recepite nella progettazione, vi era quella di "verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 m verso nord est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso e di uscita dall'autostrada dal centro di S. Stino ed eventualmente presentare variante progettuale".

L'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere in oggetto risulta essere pari a circa 43.938.580,00 €, di cui 27.593.100,00 € per lavori.

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

**ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI  
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA**

## **1 Aspetti Programmatici :**

### **1.1 Quadro della Programmazione Nazionale**

La Società Autovie Venete S.p.A., Concessionaria delle autostrade A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine Sud e A28 Portogruaro - Pordenone - Conegliano ha presentato, in qualità di Proponente, in data 28.02.2003, il **Progetto preliminare della terza corsia di tutta la parte di A4 di propria competenza (Venezia - Trieste)**, all'interno del "Completamento del corridoio stradale n. 5", progetto che rientra tra le opere individuate dall'Atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro sottoscritto in data 17/12/2007 ai sensi dell'art.1 della L. n.443/2001 tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e il Presidente della Regione Veneto.

Il C.I.P.E. con Deliberazione n. 13 d.d. 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n. 207 d.d. 06.09.2005 - ha approvato il Progetto preliminare, predisposto dalla Concessionaria, relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO), allegando alla Delibera C.I.P.E. n. 13/2005, una serie di prescrizioni (Parte Prima della Deliberazione) e raccomandazioni (Parte Seconda del medesimo allegato), da recepirsi nella fase di successiva progettazione; in particolare, quella, già citata, relativa all'opportunità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza e presentare l'eventuale variante progettuale.

A tal fine in data 13 Novembre 2009, il **Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia- Trieste) ed il raccordo Villesse- Gorizia**, ha presentato, in qualità di Proponente, insieme al relativo Studio di Impatto Ambientale, il Progetto Preliminare del nuovo "Casello San Stino di Livenza e Viabilità di collegamento"

Il progetto oggetto del presente parere rientra anche nella macro - categoria "Interventi sulla rete autostradale in concessione" sotto la dicitura "Realizzazione terza corsia tratto da Quarto d'Altino a Trieste - Sistiana".

## 1.2 Strumenti di Programmazione

Gli strumenti di Programmazione presi in considerazione sono: il progetto "Rete Transeuropea dei Trasporti", il Piano Pluriennale della Viabilità 2003 - 2012 dell'ANAS e il Piano Operativo Regionale (POR) "Competitività Regionale e Occupazione".

## 1.3 Strumenti di Pianificazione Territoriale

Gli strumenti di Pianificazione Territoriale presi in esame sono: il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato nel 1992; il nuovo PTRC adottato con D.G.R n. 372 del 17/02/09 e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) adottato con Delibera n. 2008/104 del 5/12/2008.

Dall'analisi delle tavole del PTRC del 1992, ancora vigente, è emerso che l'ambito di intervento non ricade entro ambiti naturalistico - ambientali e paesaggistici di livello regionale e non si osservano in sua prossimità elementi del sistema insediativo ed infrastrutturale storico e archeologico. Dall'analisi del Nuovo PTRC emerge che il nuovo casello verrà realizzato su un'area agricola posta ad est rispetto al casello attuale in prossimità del canale Melonetto e del bosco di Bandiziol, entrambi corridoi ecologici; in particolare per il Bosco di Bandiziol si nota come esso risulti essere di recente impianto (1990 - 1995), ed oggetto di "Piano di riordino forestale del Veneto Orientale".

Per quanto riguarda il PTCP, la tav. 1.1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" individua in prossimità dell'area di intervento i seguenti vincoli:

- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua in corrispondenza del canale Malgher, del rio Fosson e del canale Melonetto.
- Vincolo paesaggistico - D.Lgs. 42/2004 - Zone boscate in corrispondenza del bosco di

## Bandiziol e Prassancon.

L'ambito di intervento si caratterizza per la "rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima" e rientra, in buona parte, tra le aree allagate negli ultimi 5 - 7 anni (Tav. 2.1 "Carta delle Fragilità").

Il bosco di Bandiziol e Prassancon, parzialmente interessato dalla realizzazione del progetto dal momento che il nuovo svincolo autostradale verrà realizzato in un'area adiacente al bosco stesso, rientra invece nelle categorie "Macchia Boscata" e "Biotopo" e pertanto è soggetto alla disciplina degli artt. 24 e 29 delle Norme Tecniche di Attuazione.

### 1.4 Pianificazione di Settore di Area Vasta

Gli strumenti di Pianificazione di Settore presi in considerazione sono: il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001 (PGTL), il Piano per la Logistica approvato dal CIPE con Delibera n. 44 del 22 marzo 2006, le Linee Guida dell'ottobre 2007 del Nuovo Piano Generale per la Mobilità, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA), il Piano di Tutela delle Acque (PTA), il Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Lemene e il Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza.

Per quanto riguarda il PRTRA, secondo la zonizzazione preliminare, i comuni di S. Stino di Livenza e di Annone Veneto erano inseriti in zona C (zona di mantenimento nella quale applicare i piani di mantenimento) per ogni inquinante monitorato. Con la nuova zonizzazione basata su criteri tecnico-amministrativi rientrano in zona "A2 Provincia".

Relativamente al Piano di Tutela delle Acque (PTA), i comuni di Annone Veneto e di S. Stino di Livenza ricadono nella fascia di pianura a bassa densità abitativa.

L'ambito di intervento ricade nel bacino idrografico del fiume Lemene, per il quale, come mostrato dal PAI bacino del Lemene, si osserva come l'area sulla quale verrà realizzato il nuovo casello autostradale ricada in un'area soggetta a scolo meccanico (area a pericolosità moderata P1).

Per tutti gli altri strumenti di pianificazione citati, non sono emersi elementi in contraddizione con la realizzazione del nuovo casello autostradale.

### 1.5 Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali

#### 1.5.1 Piano Regolatore Comunale di S. Stino di Livenza e Annone Veneto

Il comune di S. Stino di Livenza è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con D.G.R. n. 3909 del 09.11.1999, nel quale l'area interessata dalla demolizione dello svincolo autostradale e delle rampe di accesso e uscita autostradale ricade quasi interamente entro la "Zona di Tutela T6 - Fasce vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità"(art. 56 N.T.A.).

L'area del nuovo casello rientra invece nella categoria "Servizi ed impianti di interesse regionale" di tipo Fb - Aree per attrezzature di interesse comune ed una porzione di ambito di intervento risulta in prossimità di "cortine arboreo -arbustive da mantenere e rinforzare".

Il ripristino del collegamento viario con Via Piancavallo, mediante la realizzazione di raccordi con la viabilità in costruzione denominata "collegamento tra la S.P. 59 e il casello di S. Sino", risulta sito parzialmente in una zona agricola di tipo E2 (art. 39 N.T.A.).

L'intervento di ripristino del collegamento viario interessa in piccolissima parte anche una "Zona di Tutela T5 - Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche" (art. 55 N.T.A.) in corrispondenza del Rio Fosson. È da osservare che in prossimità di tale corridoio avviene esclusivamente il raccordo con la viabilità in fase di esecuzione.

Per quanto riguarda invece la realizzazione del nuovo casello autostradale, l'ambito di intervento ricade sulle seguenti zone:

- Zona agricola di tipo E2 (art. 39);
- Zona a Servizi ed impianti di interesse generale di tipo Fc2 - Aree dei Boschi Bandiziol e Prassacon (art. 46);
- Zona di "Tutela di tipo T5 - Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche" (art. 55);
- Zona di "Tutela di tipo T6 - Fasce vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità" (art. 56).

In corrispondenza della rampa di uscita dall'autostrada è inclusa in piccolissima parte una zona per attività economiche ex. L.R. n. 11/87; in tale punto avviene il raccordo con il progetto di ampliamento della A4 con la 3° corsia. È invece prossima all'intervento una zona a "Servizi ed Impianti di interesse generale di tipo Fc4 - Aree private per attività sportive e ricreative immerse nel verde".

L'ambito di intervento ricade in prossimità dell'attraversamento autostradale del canale Bori-da, oggetto di sistemazione nel progetto di ampliamento della A4, ed attraversa il canale Melonetto. I suddetti canali rientrano nelle zone da tutelare in quanto "corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche".

Relativamente ai vincoli va sottolineato che buona parte dell'ambito di intervento rientra nell'area sottoposta a vincolo paesaggistico DLgs 42/2004 - Corsi d'acqua.

Per quanto riguarda il comune di Annone Veneto (VE), esso si è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.G.R.n. 3148 in data 29.05.1992, successivamente modificato. Con deliberazione di Consiglio n. 14 del 25.02.2005, esecutiva a tutti gli effetti, il Comune ha adottato una Variante Parziale al Piano Regolatore Generale, approvata con D.G.R. 1042 del 21 aprile 2009.

Dall'osservazione dell'estratto del Piano Regolatore Generale si evince che l'ambito di intervento ricade nelle Zone Omogenee Agricole di Tipo E1, E2 e E3.

### 1.5.2 Il Piano di Classificazione Acustica

Il comune di S. Stino di Livenza ha approvato con D.C.C. n. 47 del 27 Novembre 2006 il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale. Dal quale emerge che l'ambito di progetto ricade quasi completamente all'interno della Classe IV - Aree ad intensa attività umana. Le aree che non rientrano nella suddetta classe sono comunque ascrivibili alla Classe III - Aree di tipo misto.

Il comune di Annone Veneto non possiede un piano di classificazione acustica. Ai fini delle indagini e verifiche acustiche del presente studio di impatto ambientale all'interno dell'elaborato grafico "Classificazione Acustica" il territorio comunale è stato zonizzato in base al D.P.C.M. 01/03/1991 riportando le fasce di pertinenza stradale di cui al D.P.R. 142/04.

### 1.5.3 Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di S. Stino di Livenza

Il comune di S. Stino di Livenza con D.G.C. n. 109 del 25 giugno 2005 ha approvato il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera.

## 1.6 I Vincoli presenti nel territorio

I principali vincoli esistenti nell'ambito di indagine desunti dalla normativa e pianificazione vigente sono :

- Rete Natura 2000;
- Ambiti Naturalistici di Livello Regionale;
- Zone di tutela T4 "Golene e ripe di fiumi e canali";
- Zone di tutela T5 "Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche;
- Zone di tutela T6 "Fasce vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità;
- Corsi d'acqua soggetti a Vincolo Paesaggistico (D.Lgs. 42/2004);
- Vincolo paesaggistico - Zone boscate (D. Lgs. 42/2004);
- Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004;
- Ville Venete;
- Fascia di rispetto stradale;
- Fascia di rispetto elettrodotto;
- Fascia di rispetto oleodotto;
- Fascia di rispetto depuratore;
- Fascia di rispetto cimiteriale;
- Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (stazioni radio base - SRB);
- Centro storico;
- Edifici con grado di protezione di cui all'art. 10 della L.R. 24/85;
- Aree soggette a scolo meccanico di pericolosità moderata P1 (Progetto di Piano di Assetto idrogeologico del Lemene);
- Aree a moderata (P1) e media (P2) pericolosità (Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Livenza);
- Vincolo sismico.

## 2 Quadro di Riferimento Progettuale

### 2.1 Finalità dell'Intervento

#### 2.1.1 Inquadramento dell'area

Le opere di progetto insistono su di un'area in cui sono presenti il cavalcavia dello svincolo del casello autostradale di S. Stino di Livenza, attualmente situato in corrispondenza della progressiva autostradale km 42+500, lo svincolo autostradale di uscita dalla A4 verso S. Stino che confluisce verso la barriera del casello di S. Stino stesso.

La barriera si riconnette al tessuto urbano mediante una intersezione a rotatoria di recente realizzazione, sulla quale confluiscono altre quattro viabilità, che consentono l'accesso al territorio comunale di S. Stino. Due rami di essa fanno capo entrambi a Via Fosson, che ad ovest della rotatoria si collega al centro abitato, mentre ad est si collega ad un ambito periurbano del territorio comunale. A sud della rotatoria invece vi è il collegamento alla viabilità locale secondaria (via Pirandel-



lo), mentre a nord l'intersezione risulta connessa con via Piancavallo ("Cadore-Mare").

Quest'ultima, in direzione nord, scavalca la A4 e prosegue fino a giungere ad una intersezione a rotatoria (Corbolone) sulla quale confluiscono diverse viabilità di collegamento alle reti provinciale e regionale; tra queste la Via Pordenone collegata più a nord con la SR 53, (come pure via Corbolone) e la via Loncon collegata ad est con la SP60 e con Via Postumia.

Tutte queste viabilità consentono collegamenti importanti con numerosi comuni limitrofi e con Pordenone. Nel periodo estivo assume particolare importanza la citata via Fosson che, a partire dalla "rotatoria di S. Stino" consente il collegamento con la SS14 (Triestina) e Via Caorle, permettendo l'accesso al litorale mediante l'attraversamento del centro abito di San Stino stesso. Tale viabilità di collegamento fra l'attuale casello autostradale e la S.S. 14, presenta un volume di traffico consistente derivante sia dal casello stesso sia dal traffico proveniente, come detto, da nord.

L'analisi della situazione di traffico così individuata ha portato alla valutazione della necessità di analizzare e verificare con attenzione l'ipotesi dello spostamento del casello di S. Stino verso zone meno urbanizzate così da decrementare il transito dei veicoli non espressamente diretti verso il centro urbano, in modo da dissuadere l'utenza (soprattutto in relazione al leggero), l'utilizzo della viabilità urbana per raggiungere sia il litorale che le zone artigianali.

## 2.2 Alternative per il nuovo svincolo di S. Stino

L'individuazione della configurazione maggiormente compatibile è stata scelta tra tre possibili soluzioni alternative, ed esattamente:

### a) La soluzione n.1

Realizzazione del casello, con svincolo a livelli sfalsati e tipologia "a trombetta" con la rampa di uscita dalla A4, venendo da Trieste, di tipo semidiretto, mentre è di tipo indiretto la rampa per coloro che provengono dal nuovo casello e intraprendono la direzione "Venezia", in un'area collocata a sud della A4, in prevalenza nel comune di Annone, con la sola eccezione del tratto del ramo di collegamento del nuovo casello con la variante alla SP59, che ricade nell'ambito del comune di S. Stino.

### b) La soluzione n.2

Analoga alla precedente (il verso del cappio dello svincolo è cioè analogo alla soluzione n.1) ma con un'occupazione ricadente prevalentemente nell'ambito del territorio comunale di S. Stino.

### c) La soluzione n.3

La soluzione prevede lo sviluppo del cappio dello svincolo in posizione speculare rispetto alla ipotesi n.2 con la rampa di uscita dalla direttrice Trieste di tipo indiretto. In questo caso l'opera ricade per intero nel territorio del comune di S. Stino.

Le tre soluzioni apparentemente simili, determinano invece interferenze diverse con il territorio interessato.

La soluzione n.1, determina minori impatti rispetto alle altre: si ricade in zone territoriali relativamente meno pregiate, non si interferisce in modo diretto né con l'area boscata innanzi detta né con il sedime della pista per ultraleggeri.

Le soluzioni n.2 e n.3 interferiscono a nord della A4 con l'area del bosco di Bandiziol (la soluzione 2 solo parzialmente, mentre il cappio rovesciato della soluzione 3 vi ricade interamente) e a sud, con aree agricole di pregio a vigneto, con il sedime di una pista privata per aeromobili ultraleggeri.

geri, nonché su due aree umide poste a ridosso del canale Melon (ad ovest del corso d'acqua).

### **2.3 L'Alternativa zero**

L'alternativa "Soluzione 0" di non intervento viene esclusa, sia per le premesse programmatiche (in cui vengono riportate le prescrizioni del CIPE in occasione dell'approvazione del "Collegamento tra A4 e Gorizia (Villesse)"), sia dal punto di vista trasportistico: il mantenimento dell'attuale casello comporterebbe infatti una sempre maggiore congestione dell'abitato di S. Stino, con evidenti criticità in termini di emissioni acustiche ed atmosferiche e conseguentemente di salute pubblica.

### **2.4 Alternative per il collegamento tra via Piancavallo e la variante alla SP 59**

La demolizione del casello attuale determina la necessità di adeguare alcuni rami di viabilità esistente, che al pari della viabilità di accesso al casello, confluiscono sulla rotatoria di S. Stino.

Sono state studiate quattro soluzioni alternative che prevedono il riutilizzo del sedime del casello esistente, ma in modo diverso.

#### **a) La soluzione n.1**

prevede che l'attuale tratto terminale della variante alla SP 59, confluyente sulla rotatoria di S. Stino ed il cavalcavia di Via Piancavallo - opera 154 - vengano in parte deviati sul sedime esistente del casello che verrà demolito, semplificando l'attuale soluzione della variante in sottopasso che confluisce con due rami separati sul ramo di via Piancavallo per poi innestarsi sulla rotatoria.

Tale proposta, a fronte di una semplificazione della intersezione, determina la dismissione del sottopasso stradale senza alcuna possibilità di riutilizzo.

#### **b) La soluzione n.2**

Intende riutilizzare a fini viabilistici, l'opera in sottopasso sopra detta, realizzando due rami di viabilità che permettono al traffico proveniente da via Piancavallo di proseguire per la variante alla SP 59 (e quindi anche verso il nuovo casello) senza passare per la rotatoria di S. Stino. Il cavalcavia nuovo riutilizza il sedime del casello da dismettere e recupera parte del territorio sia a nord che a sud della A4, restituendolo al tessuto urbano e agricolo. Tuttavia la soluzione n.2, nel tentativo di recuperare a fini prettamente stradali il sottopasso della variante alla SP59, vincola le geometrie e le scelte di tracciato.

#### **c) La soluzione n.3**

Si tratta di una semplificazione della soluzione n.2 che, pur prevedendo lo spostamento verso est del cavalcavia di Via Piancavallo, ottenendo gli stessi vantaggi della soluzione n.2, prevede la realizzazione di un'unica rampa (con direzione dalla variante alla SP 59 a via Piancavallo) che evita a tale direttrice di traffico di arrivare sulla rotatoria di S. Stino.

In questo caso, il sottopasso della variante alla SP 59 non viene riutilizzato a fini stradali, ma nelle ipotesi della amministrazione comunale potrà essere riutilizzato come passaggio di un futuro percorso ciclopedonale che metterà in collegamento la parte urbanizzata a sud ovest della A4 con quella a sud est con vocazione a verde e/o area ricreativa.

#### **d) La soluzione n.4**

Lascia inalterata l'opera di connessione della variante alla SP 59 con la rotatoria di S. Stino, prevedendo sempre lo spostamento ad est, sul sedime dell'area di svincolo esistente, del ca-

valcavia relativo a via Piancavallo. In questo caso verrebbe meno la possibilità di realizzare un percorso funzionale anche al traffico ciclopedonale, creando una sorta di "interclusione" dell'area a sud-est dell'attuale svincolo.

## 2.5 Bilancio Materiali

Il bilancio materiali dell'opera è espresso in due tabelle nelle quali sono specificate le varie quantità e tipologie di materiali utilizzati, compreso il loro parziale riutilizzo con un bilancio totale di 32.319,56 m<sup>3</sup> di materiale avviato a discarica contro 149.869,48 m<sup>3</sup> di materiale da cava.

## 2.6 Cantierizzazione

### 2.6.1 Principali fasi costruttive

La definizione delle fasi costruttive non può prescindere dalla necessità di mantenere sempre in funzione, anche se in maniera parziale, l'autostrada esistente. Sono state così previste le seguenti fasi realizzative:

- Fase 1 - realizzazione nuovo svincolo di S. Stino di Livenza
- Fase 2 - demolizione casello esistente
- Fase 3 - demolizione cavalcavia opera 1.154a e 1.183.

La sistemazione a verde delle aree e le opere di rinaturalizzazione previste completano le fasi degli interventi previsti.

### 2.6.2 Durata dei lavori

La durata dei lavori riferita alle sole opere necessarie alla realizzazione del casello di S. Stino è necessariamente correlata alle altre fasi realizzative della terza corsia. Le opere previste nel presente Progetto Preliminare infatti, saranno interamente recepite nell'ambito della progettazione definitiva per appalto integrato del tratto "S. Donà di Piave - Svincolo di Alvispoli", e rientreranno in un unico appalto.

## 2.7 Opere di Mitigazione ambientale e di Compensazione

L'analisi del contesto di riferimento ha portato all'individuazione di una serie di opere di mitigazione e inserimento ambientale secondo diverse tipologie progettuali, funzionali al mascheramento, all'attenuazione delle emissioni acustiche ed alla ricucitura ecologica del territorio, nonché la realizzazione di arredi verdi che, superata la fase di attecchimento, possano raggiungere un livello di autonomia e naturalizzazione tale da limitare gli interventi di manutenzione e costi relativi.

### 2.7.1 Opere a verde

- a) piantumazione di siepi basse (TIPO A);
- b) Schermatura a verde rilevati (TIPO B);
- c) piantumazione di macchie boscate (TIPO C);
- d) piantumazione di macchie boscate igrofile (TIPO D);
- e) arredo arboreo dell'area a parcheggio nuovo casello (TIPO E);
- f) arredo arboreo delle rotonde ed aree a svincolo della viabilità secondaria (TIPO F);
- g) piantagioni nei bacini di laminazione (TIPO G - H);

h) inerbimento di base a spaglio ed idrosemina;

### 2.7.2 *Dismissione e recupero dell'attività agricola di un tratto di via Piancavallo*

Nell'area di dismissione del tratto di Via Piancavallo non più funzionale, si prevede il recupero all'attività agricola in considerazione anche della sua localizzazione in continuità rispetto alle colture agrarie vicine. Il recupero dovrà essere effettuato previa demolizione delle opere, con asportazione del materiale di risulta, eventuale bonifica ai sensi del DLgs 152/06 e s.m.i. e riporto in superficie di uno strato di terreno vegetale pari ad almeno 80 cm baulato, in modo tale da garantire il corretto scolo delle acque.

### 2.7.3 *Trattamento acque di piattaforma*

La sezione tipo della carreggiata autostradale prevede l'installazione di un sistema drenante in cui il deflusso ai fossi di guardia è realizzato da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della carreggiata e le restituisce al collettore finale previa modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, in apposito bacino di "lagunaggio", bacino di lagunaggio condizionato dalla contemporanea presenza dello scolo Melon con la creazione di bacini differenziati per le due carreggiate. Contemporaneamente a questi interventi sono stati programmati anche opere di mitigazione volte a minimizzare il rischio idraulico sullo stesso canale Melon e rinaturalizzarne la sponda in sinistra idrografica.

### 2.7.4 *Opere di continuità ecologica*

In corrispondenza dell'opera idraulica n. 2.004 b sul canale consortile Melon, è stato progettato uno scatolare di dimensioni 160x100 per una lunghezza pari a 40 m, volto a garantire la continuità ecologica e garantire l'attraversamento in sicurezza da parte di mammiferi di piccola e media taglia.

### 2.7.5 *Mitigazioni per il contenimento del rumore e dell'inquinamento luminoso*

Le opere di mitigazione previste prevedono l'adozione di:

- asfalto fonoassorbente per le opere autostradali;
- barriere antirumore;
- interventi diretti sui ricettori.

### 2.7.6 *Mitigazioni in corso d'opera e Ripristino finale delle Aree di cantiere*

Nella fase di cantiere sono state previste una serie di mitigazioni sia con interventi di riduzione delle emissioni (immissione inquinanti in atmosfera), sia opere di contenimento (rumore), sia misure gestionali che prevedono procedure tali da minimizzare gli effetti delle lavorazioni in cantiere. Al termine dei lavori, tutte le aree di cantiere operativo ricadenti su suolo agricolo verranno ripristinate e restituite all'uso agricolo previo scotico e bonifica dello strato superficiale, in riferimento alla Qualità Biologica del Suolo (QBS), al fine di rimuovere eventuali elementi e materiali residui e successivo riporto di terreno vegetale.

### 2.7.7 *Opere di Compensazione*

Come opera compensativa alla sottrazione di una parte del bosco di Bandiziol, è stata prevista la rinaturalizzazione dell'area golenale ricavata tra il casello di progetto ed il canale Melon. L'area di intervento prevede la piantumazione di piante così da creare una macchia boscata in cui sono

previsti alberi di prima e di media grandezza, e piccoli e grandi arbusti.

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

### 3 Quadro di Riferimento Ambientale

#### 3.1 Componente "Atmosfera"

##### 3.1.1 Caratterizzazione meteorologica

I dati meteo sono stati ricavati dal "Rapporto sugli indicatori ambientali del Veneto - 2000" e riguardano indicazioni relative ai dati medi del trentennio 1961-1990 raffrontati con i dati rilevati nel quinquennio 1995-1999 dalle stazioni gestite da ARPAV - Centro Meteorologico di Teolo. Le stazioni meteorologiche più vicine al territorio in esame, sono le stazioni ARPAV di Noventa di Piave e Portogruaro.

##### 3.1.2 Caratterizzazione qualità dell'aria

Per la definizione dello stato di qualità dell'aria presente nella zona di interesse sono stati consultati i seguenti documenti:

- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PTRTA) approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004.
- Relazione Regionale della Qualità dell'Aria per l'anno 2008.

Per il biossido di zolfo (**SO<sub>2</sub>**) non vi sono stati superamenti della soglia di allarme di 500 µg/m<sup>3</sup>, né superamenti del valore limite orario (350 µg/m<sup>3</sup>) e nemmeno superamenti del valore limite giornaliero (125 µg/m<sup>3</sup>). Analogamente non destano preoccupazione le concentrazioni di monossido di carbonio (**CO**) rilevate a livello regionale.

Per la valutazione dei livelli di **NO<sub>2</sub>**, sono stati considerati i 2 punti di campionamento più vicini all'area considerata: le stazioni di Concordia Sagittaria e di San Donà di Piave, in cui il valore limite annuale più margine di tolleranza per l'anno 2008, complessivamente pari a 42 µg/m<sup>3</sup>, è rispettato in tutte le stazioni. Nelle stazioni di San Donà di Piave e Concordia Sagittaria nell'anno 2008, si sono raggiunte medie rispettivamente di 32 µg/m<sup>3</sup> e di 18 µg/m<sup>3</sup>, inferiori quindi al valore limite annuale per la protezione della salute umana, senza alcun margine di tolleranza.

Esaminando i dati riguardanti l'**Ozono**, non vi sono superamenti della soglia di allarme durante il 2008, e soltanto 4 superamenti nella stazione di Concordia Sagittaria della soglia di informazione oraria di 180 µg/m<sup>3</sup>. Nelle stazioni in esame il valore dell'obiettivo a lungo termine, viene superato rispettivamente 27 volte a San Donà di Piave e 67 a Concordia Sagittaria; in entrambi i casi il numero di superamenti è maggiore dei 25 giorni per anno civile. Il valore bersaglio per la protezione della vegetazione di 18000 µg/m<sup>3</sup>\*h (AOT40) viene superato nella stazione di Concordia Sagittaria nel 2008, dove raggiunge anche i 30000 µg/m<sup>3</sup>\*h.

Per l'analisi dei dati sul particolato **PM<sub>10</sub>** il numero di superamenti consentiti del limite giornaliero di 50 µg/m<sup>3</sup> è pari a 35. Il limite è stato superato in entrambe le stazioni considerate, raggiungendo i 60 superamenti a San Donà di Piave. Considerando, invece, le medie annuali registrate si osserva che il valore limite di 40 µg/m<sup>3</sup> è stato rispettato nel 2008 sia a Concordia Sagittaria che a San Donà di Piave. Per la stazione di Concordia S., nell'anno 2007 si è raggiunta una media di 0,5 ng/m<sup>3</sup> di Benzo(a)pirene, inferiore quindi al valore obiettivo di 1 ng/m<sup>3</sup>.

Dalla zonizzazione dell'aria della Provincia di Venezia, relativa al parametro PM<sub>10</sub>, si rileva che il comune di San Stino di Livenza ricade all'interno di quelli con densità emissiva <7 t/anno kmq, inseriti nelle aree "A2 Provincia", non rappresentano una fonte rilevante di inquinamento per se stessi e i comuni limitrofi. A questi comuni devono essere comunque applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria.

### 3.1.3 Valutazione degli impatti

Per quanto riguarda la valutazione degli impatti è stata calcolata la differenza fra la situazione attuale e la situazione futura al 2028, con la nuova infrastruttura, in termini di emissioni in atmosfera da traffico veicolare legate alla presenza del casello autostradale.

I calcoli sono stati effettuati per tre aree rappresentative, ovvero per il casello attuale e il nuovo casello di San Stino di Livenza e per l'asse autostradale. Le emissioni sono state computate per i tre inquinanti primari le cui concentrazioni attuali si ritengono critiche per la zona di interesse, ovvero le polveri PM10, il monossido di carbonio CO e gli ossidi di azoto NOx. I dati di traffico utilizzati per la progettazione preliminare sono quelli riportati nello studio trasportistico posto a corredo del progetto preliminare e del piano economico-finanziario predisposto per la realizzazione della 3<sup>a</sup> corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste, e forniti da S.p.A. Autovie. Nel suddetto studio sono riportati i valori del flusso orario previsto nelle ore di punta del mattino (8.00-9.00) e del pomeriggio (17.00-18.00)

- per un giorno medio dell'anno così disaggregati;
- per ciascun arco della rete autostradale di Autovie Venete;
- per ciascun anno che va dal 2006 al 2038;
- per categoria veicolare (leggeri (classe A del pedaggio); pesanti (classi B, 3, 4 e 5 del pedaggio)).

Per stimare le emissioni del traffico veicolare è stata adottata la metodologia sviluppata dalla Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) nell'ambito del Progetto CORINAIR ed in particolare la più recente edizione denominata COPERT IV. Il risultato finale dell'applicazione del modello COPERT IV è dato, per ognuno degli inquinanti considerati, dai quantitativi emessi giornalmente dalla viabilità pertinente al casello misurati in grammi. Si avrà un significativo incremento delle emissioni in atmosfera nella situazione con il nuovo del casello, valutato rispettivamente nel 30%, 36% e 40% rispettivamente per PM, NOx e CO.

Si conclude che, in generale, l'incremento di emissioni prudenzialmente stimato per la nuova opera in esercizio è sostanzialmente in linea con quanto emesso attualmente dal casello e notevolmente inferiore a quanto emesso quotidianamente dall'asse autostradale.

## 3.2 Componente "Ambiente idrico"

### 3.2.1 Acque sotterranee

#### Idrogeologia della Pianura Veneta

Il sistema idrogeologico della Pianura Veneta, in una ipotetica sezione geologica con orientamento NW-SE, mostrerebbe a ridosso dei rilievi collinari settentrionali, il materasso ghiaioso dell'alta pianura contiene un'unica potente falda freatica che satura le alluvioni grossolane fino al basamento roccioso. Più a valle, in corrispondenza della media pianura, si nota l'evoluzione di questo acquifero unitario in un sistema multifalde, la prima, più superficiale, freatica e le altre in pressione, separate da spessi letti limo-argillosi e argillosi. Tale falda freatica viene a giorno in corrispondenza della cosiddetta "fascia delle risorgive", con sviluppo indicativamente E-W e larghezza variabile da 2 a 8 km.

Da questa fascia originano una serie di corsi d'acqua, tra cui il più importante è il Sile, mentre tra quelli secondari si annoverano lo Zero, il Dese e il Tergola. La portata media delle risorgive tra i Monti Lessini e il Tagliamento è pari a 92 m<sup>3</sup>/s, di cui 49 fino al Piave e i restanti 43 tra Piave e Tagliamento.

Nella bassa pianura, infine, le risorse idriche sotterranee superficiali sono piuttosto scarse, in mancanza di terreni permeabili in prossimità della superficie, così come sono limitati gli interscambi falda-corpi idrici superficiali. Tuttavia, in alcune zone la presenza di lenti sabbiose garantisce la presenza di acquiferi artesiani con importanti portate ai pozzi di emungimento.

Nell'area di intervento, zona di Bassa Pianura, la vulnerabilità dell'acquifero, calcolata con il metodo DRASTIC, risulta medio-bassa, in virtù della presenza di un acquifero superficiale di limitata potenzialità, utilizzabile solo a scopi irrigui, e della profondità a cui risulta confinato il sistema multifalde. Le linee di scorrimento hanno orientamento prevalente NW-SE.

### *Qualità delle acque*

La Regione Veneto, con DGR n. 3003/98, ha affidato all'ARPAV il compito di eseguire e coordinare le attività di monitoraggio delle acque sotterranee. La rete di monitoraggio della Provincia di Venezia, progettata ex novo nel periodo 1995-98, nel 1999 era costituita da oltre 80 pozzi, 12 dei quali pescavano dalla falda freatica superficiale e venivano utilizzati per sole misure di livello; i rimanenti punti, che captano il sistema di falde in pressione, sono stati generalmente utilizzati sia per la misurazione dei livelli di falda, che per il controllo di qualità.

Su tale rete sono state condotte 3 campagne di misura dei livelli piezometrici (ottobre 98, maggio 99 e luglio 99) e 2 campagne di campionamento (ottobre 98, maggio 99), analizzando i parametri chimico-fisici stabiliti da un gruppo di lavoro interdisciplinare costituito da funzionari e tecnici appartenenti a vari enti.

Nell'area del Comune di S. Stino si possono identificare due punti di monitoraggio della falda profonda (307 e 311), rispettivamente a monte e a valle dell'intervento. I dati chimico-fisici rilevati sono riportati nel SIA; i valori corrispondono ai tenori medi rilevati nelle campagne del novembre '98 e del maggio '99, da cui si nota la presenza di elevate concentrazioni di Ammoniaca (NH<sub>4</sub><sup>+</sup>), in entrambi i pozzi, di Fe e As nel pozzo 311, mentre non ci sono misure nel pozzo 307.

Secondo molti autori (Zavatti et altri, 1995) tali concentrazioni sono connesse alla presenza di livelli argillosi a forte componente organica. Anche la conducibilità è elevata in entrambi i pozzi, sintomo di un'importante mineralizzazione delle acque.

Nel decennio successivo al 1999 l'Osservatorio Regionale delle Acque (ARPAV) ha coordinato nuove campagne di monitoraggio qualitativo e quantitativo. Allo stato attuale è disponibile la classificazione (SAAS) dei corpi idrici sotterranei in base alle campagne di monitoraggio del 2006.

A sud della "fascia delle risorgive" prevale lo "stato particolare" determinato dalla classe chimica 0 (*Impatto antropico nullo o trascurabile ma con particolari facies idrochimiche naturali in concentrazioni al di sopra del valore della classe 3*), collegata a elevate concentrazioni naturali di Ferro, Manganese e Arsenico, a causa della presenza dei livelli argillosi già citati, e di Ammonio, il cui elevato valore è, invece, da ricollegarsi all'esistenza di livelli torbosi all'interno della serie quaternaria.

In questa area, cioè, lo stato chimico delle acque sotterranee risulta scadente a causa di fenomeni naturali, per cui non sono previsti interventi di miglioramento.

### *3.2.2 Idrografia*

La rete idrografica locale è costituita principalmente da:

- il corso d'acqua naturale del Livenza,
- i canali a deflusso artificiale



● i collettori di bonifica, gestiti dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento, che assicurano il drenaggio nelle aree a scolo meccanico della zona.

Il Livenza è un corso d'acqua che nasce da tre grosse sorgenti valchiusane, il Gorgazzo e la Santissima, ciascuna con portata pressoché costante di circa 15 mc/s, e, in quantità minore, il Moli-netto, che sgorgano ai piedi delle montagne del Gruppo del Cavallo e del Cansiglio, nel comune di Polcenigo in Friuli-Venezia Giulia.

Si tratta di un tipico fiume di pianura, copioso d'acqua, pescoso e ricco di vegetazione, che segna per una buona parte del suo percorso il confine tra il Veneto ed il Friuli-Venezia Giulia. La sua portata media annua, 85 mc/s, è paragonabile a quella di fiumi più lunghi come il Tagliamento (92 mc/s) e il Brenta, ma il suo regime è molto più costante con portate minime estive che non scendono mai sotto i 50 mc/s.

Nell'area più prossima all'intervento in progetto, che prevede l'attraversamento del Canale Melonetto, la rete idrografica risente fortemente dell'intervento antropico, sia per la presenza di canali di bonifica che per la rettificazione della rete idrografica storica.

### Bacino del Lemene

Il territorio di intervento si trova all'interno del bacino idrografico del Lemene, che comprende la parte SW della Regione Friuli Venezia Giulia e la parte NE della Regione Veneto, coprendo una superficie di 1,018 kmq, di cui 398 in territorio friulano e 620 in Veneto, delimitata a E dal Tagliamento, a W e S dai fiumi Meduna e Livenza

Morfologicamente la parte più a nord del bacino, prevalentemente in Friuli, è caratterizzata dai territori sabbioso-argillosi della bassa pianura pordenonese, situata ad una altezza media di circa 33 m s.l.m.

La parte più a sud, invece, quasi totalmente in Veneto, è caratterizzata dall'essere a una quota media di pochi metri sul livello del mare e, per vaste aree, anche al di sotto. Anche in questo caso, l'idrografia della parte a monte è caratterizzata da un assetto naturale, mentre più a valle sono nettamente prevalenti i sistemi arginati tipici delle aree di bonifica.

I fiumi e i canali che costituiscono la rete idrografica del bacino del Lemene traggono origine da una serie di rogge che si dipartono in modo capillare dalla pianura compresa tra i fiumi Tagliamento e Meduna, confluendo, nella parte terminale del bacino, in due aste principali, costituite dai fiumi Loncon e Lemene, che, a loro volta, recapitano con una foce unica l'acqua del bacino del Lemene nella laguna di Caorle e, quindi, al mare.

Il territorio costituente il bacino del Lemene è interessato dalla presenza di comprensori di bonifica, in particolare:

- il Consorzio di Bonifica Cellina Meduna,
- il Consorzio di Bonifica della Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento.

I canali Malgher-Fosson-Loncon, il fiume Lemene e il sistema costituito dal canale dei Lovi e canale Taglio Nuovo costituiscono i collettori ricettori delle acque di bonifica sollevate dagli impianti distribuiti sul territorio.

### 3.2.3 Qualità delle acque superficiali

Nell'area di progetto i corpi idrici che sono interferiti non hanno stazioni di monitoraggio di qualità delle acque superficiali. I punti più vicini sono le stazioni di monitoraggio sul Fiume Livenza, che nelle classificazioni sia dell'Anno 2000 che del 2006 risultano di stato ambientale sufficien-

te. In generale, comunque, nell'area in esame si evidenzia un peggioramento della qualità delle acque superficiali da monte a valle, per giungere, in prossimità della foce e nei canali di bonifica affluenti, probabilmente a una classificazione corrispondente alla categoria scadente.

### 3.2.4 Rischio idraulico e compatibilità

Il nuovo svincolo, collocato alla progressiva km 44+466 del tratto di A4 Venezia – Trieste, ricade in prossimità dello scolo consortile Melon, che costituisce il confine dei comuni di San Stino di Livenza e di Annone Veneto, in provincia di Venezia, in un'area che, per quanto riguarda la pericolosità idraulica, è trattata in modo diverso dal Piano di assetto idrogeologico (PAI) rispetto alle indicazioni del Consorzio di Bonifica.

In particolare,

- nel PAI, le opere di progetto, il cavalcavia n. 155 e il nuovo casello, si collocano l'una in un'area senza criticità, mentre l'altra insiste su di un'area con pericolosità moderata, soggetta a scolo meccanico
- nella carta di pericolosità del Consorzio di Bonifica (anno 2008), l'opera n.155 di via Piancavallo, si colloca in un'area ad alta pericolosità idraulica, (zone in cui si sono registrati allagamenti negli ultimi 5-7 anni, senza interventi in grado di diminuire significativamente le condizioni puntuali di pericolosità). Il nuovo casello, invece, si colloca a cavallo di aree a bassa e media pericolosità (anche con allagamenti negli ultimi 5-7 anni).

La scelta dell'ubicazione geografica del casello, concepita in funzione del collegamento stradale con la viabilità esistente e della minore occupazione possibile, non si rivela, quindi, ottimale in quanto le aree di occupazione sono da tempo note per le condizioni critiche del deflusso fluviale, con fenomeni di esondazione dello scolo Melon.

Nel complesso le nuove opere stradali attraversano o lambiscono per quasi tutto il loro sviluppo, con l'esclusione della parte di svincolo a Nord dell'Autostrada, aree classificate "*a medio rischio idraulico secondo i Consorzi di Bonifica*", ovvero a potenziale sofferenza idraulica per parziale inefficienza della rete scolante consortile.

La disciplina di salvaguardia idraulica introdotta con D.G.R. Veneto 13 dicembre 2002 n. 3637, ulteriormente rafforzata con la DGRV 10 maggio 2006, n. 1322 – "*Legge 3 agosto 1998, n. 267 – individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idraulico e idrologico*", prescrive di realizzare adeguate misure compensative alle alterazioni idrologiche indotte dalle nuove urbanizzazioni, allo scopo di mantenere l'*invarianza idraulica* delle aree interessate.

Per le opere di progetto è stata, pertanto, valutata la compatibilità idraulica, che ha portato a introdurre nel sistema drenante adeguati volumi d'invaso (fossi di guardia, canalizzazioni, bacini, ecc.) in grado di modulare i deflussi, ovvero compensare il naturale incremento del coefficiente idrometrico, trattenendo temporaneamente determinate quantità d'acqua e imponendo appropriate leggi di deflusso.

### 3.2.5 Compatibilità idraulica del progetto

#### *Opere idrauliche di progetto*

Il sistema drenante dell'autostrada sarà costituito da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della carreggiata e le restituisce al collettore finale previa modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, che avviene in apposito bacino di "lagunaggio" e mediante manufatti e dispositivi appropriati.

Nel caso particolare in esame l'attraversamento autostradale dello scolo Melon e la posizione relativa delle opere di progetto condizionano tutta l'impostazione planoaltimetrica del sistema idraulico, in cui, vista l'incompatibilità altimetrica del collettore di gronda autostradale con il tombino esistente si opta per la realizzazione, a est e a ovest del canale Melon, di due bacini di lagunaggio a servizio dell'intera piattaforma autostradale: il primo collocato all'interno del coppia di raccordo al casello di esazione, il secondo a sud dell'autostrada in prossimità della diramazione d'uscita, in destra idraulica dello scolo Melon.

Analogo vincolo altimetrico vale per il drenaggio delle acque stradali relativo al casello di esazione e sue pertinenze, per cui, anche in questo caso, devono essere previste due reti fognarie indipendenti recapitanti ad altrettanti bacini di lagunaggio, che sono collocati ai due lati dello scolo Melon in prossimità del parcheggio scambiatore sud. Per quanto riguarda il parcheggio scambiatore previsto a sud ovest del nuovo casello di esazione il sistema drenante riprende la medesima tipologia.

Completano la rassegna delle opere idrauliche i tombinamenti previsti per dare continuità agli scoli intersecati dalla nuova viabilità, posti a una quota di posa sensibilmente più bassa rispetto a quella dell'alveo correlato, imposta per rispondere a precise richieste del Consorzio di Bonifica competente.

### 3.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

L'assetto geomorfologico della porzione della bassa Pianura Veneta in cui è prevista l'opera in oggetto, è la risultante della azione morfogenetica dovuta essenzialmente all'azione dei corsi d'acqua principali (Piave, Tagliamento) e dei loro affluenti; a questo modellamento si è sovrapposto l'effetto di un plurisecolare modellamento antropico.

La deposizione della portata solida operata dai corsi d'acqua ha contribuito nei secoli a determinare aree di maggior subsidenza, colmate, con il tempo, da grandi spessori di sedimenti alluvionali.

In epoca storica l'area è stata interessata, con elevata frequenza, da rotte arginali che hanno provocato dissesti e variazioni dei percorsi degli stessi alvei. Questi antichi percorsi fluviali, paleoalvei, sono tra le forme geomorfologiche più caratteristiche presenti nella l'area. Essi, oltre ad essere importanti ai fini della ricostruzione storico - ambientale e paleogeografica del territorio, rivestono notevole importanza dal punto di vista idrogeologico poiché costituiscono direttrici preferenziali di deflusso idrico sotterraneo, essendo costituiti da materiali a permeabilità medio elevata.

Nell'area oggetto d'intervento, oltre alle coperture antropiche e ad i suoli, che presentano scarso spessore, affiorano sedimenti alluvionali a granulometria variabile che sono stati raggruppati in due unità geo-litologiche: l'unità del Piavon (PIA) e l'unità Lison (LIS).

L'Unità del Piavon è costituita da limi sabbiosi, sabbie, limi e localmente sabbie grossolane deposte dal F. Piave che confluiva nel Livenza. Le tracce degli alvei abbandonati sono di tipo meandriforme e la loro profondità è stimabile in 4-7 m. Lo spessore dell'unità raggiunge il valore massimo di 15 m in corrispondenza dei paleoalvei.

L'Unità Lison (LIS) è costituita in prevalenza da limi, limi argillosi ed intercalazioni da decimetriche a metriche di sabbie e sabbie limose; a luoghi sono presenti orizzonti di argille, limi organici e torbe; lo spessore è superiore ai 40m, decrescente verso il litorale. L'unità è il risultato dei sedimenti depositati dal Tagliamento durante il Pleistocene - Olocene.

L'influenza della tettonica appenninica ha provocato una inclinazione con immersione verso sud dell'intera pianura veneta rilevabile fino alla zona di Venezia.

La subsidenza indotta dal carico tettonico dell'Appennino settentrionale ha prodotto oltre metà dell'abbassamento verificatosi nell'area della laguna veneta nel Pleistocene, ossia circa 500 m. Tuttavia i ratei di subsidenza media annua, calcolati sugli ultimi 125.000 anni, indicano che tutta la pianura costiera veneto-friulana è in subsidenza, ma i valori manifestano un netto trend procedendo dalla zona friulana verso quella padana: in particolare, mentre il tasso di affondamento nella bassa pianura tra Tagliamento e Livenza è di circa 0,45 mm/a, tra Livenza e Venezia è di 0,5-0,6 mm/a, aumentando notevolmente a sud di Chioggia, dove supera anche 1 mm/a.

L'area in oggetto dal punto di vista sismico ricade nella classe "3".

Il settore di pianura in studio si distingue per l'abbondanza di acque superficiali e sotterranee. Nell'area sono presenti falde idriche dalla ricarica molto rapida ed abbondante che possono raggiungere pressioni interstiziali, talvolta superiori alle due atmosfere. La venuta a giorno della falda freatica nel mezzo della pianura è un evento comune a tutta la pianura veneto-friulana e padana. L'allineamento di sorgenti quasi continuo lungo una lineazione, identificabile nella pianura, viene denominato "fascia delle risorgive" e separa l'alta pianura, asciutta, da quella bassa, ricca di acque superficiali.

Gli orizzonti argillosi impermeabili costringono, tuttavia, la falda freatica ad emergere in superficie o ad infilarsi negli strati più permeabili, ghiaioso-sabbiosi, che procedono verso valle, creando un sistema di falde sospese (acquifero multi strato), alcune in pressione artesiane. Il complesso presenta dunque le caratteristiche di terreni sostanzialmente impermeabili ( $k=E-08m/s$ ), con a luoghi lenti sature a maggior permeabilità (sino a  $k=E-05m/s$ ).

In termini di livelli piezometrici, i valori registrati nell'intero periodo di monitoraggio evidenziano ridottissima soggiacenza, pari a 1-1,5m da p.c.; è stato dunque assunto di riferimento progettuale un livello piezometrico coincidente con il piano campagna.

### 3.3.1 *Aspetti pedologici*

Riguardo l'aspetto pedologico l'area oggetto di intervento comprende due unità cartografiche principali: i suoli BON1 e i CIN1/BIS1 (tratte da "Carta dei Suoli della Provincia di Venezia", redatta da ARPAV e dal Servizio Geologico e di Difesa del Suolo della Provincia di Venezia in scala 1:50.000).

I primi sono caratteristici della bassa pianura recente (olocenica) del Piave con suoli a debole riorganizzazione interna dei carbonati. Il materiale parentale e il substrato sono costituiti da limi estremamente calcarei. La consociazione CIN1/BIS1 è formata da suoli della pianura alluvionale indifferenziata della bassa pianura antica (pleniglaciale) del Tagliamento, caratterizzati da suoli de-carbonatati e con accumulo di carbonati negli orizzonti profondi. Il materiale parentale e il substrato sono costituiti da limi o argille estremamente calcaree. Sono suoli ad alta differenziazione del profilo, con accumulo di carbonati in profondità (orizzonte calcico Bk), caratteri di idromorfia e granulometria argillosa o limoso fine.

Al fine dell'identificazione dell'uso del suolo e delle tipologie d'uso il territorio è stato suddiviso in: area residenziale e/o edificio isolato; area produttiva, area per servizi e verde pubblico, viabilità, area di cantiere, bosco, seminativo, vigneto e/o frutteto, prato e/o vegetazione erbacea, siepe, pioppeto e/o arboricoltura da legno, vegetazione ripariale, macchia arborea e/o cespuglietti, verde stradale, coltivazione orticola, roggia, canale, corso d'acqua, incolto

### 3.3.2 *Impatti potenziali sulla componente suolo-sottosuolo*

I potenziali impatti significativi previsti sulla componente suolo, individuati dal Proponente, riguardano essenzialmente la modificazione dell'uso di suolo; così sono stati evidenziati e riassunti:

- *Impatto 1*: intercettazione di suoli di pregio  
Bosco di Bandiziol ed alcune aree adibite a vigneto
- *Impatto 2*: formazione di aree residuali
- *Impatto 3*: impermeabilizzazione dei suoli  
È prevista la mitigazione di tale tipo di impatto con l'adozione di opere di mitigazione adeguate (vasche di laminazione)
- *Impatto 4*: contaminazione dei suoli
- *Impatto 5*: modifica dell'uso del suolo  
sottrazione di superficie agraria e riduzione di terreno agricolo lavorabile

Nel progetto sono previste le necessarie misure di mitigazione (vasche di laminazione) e la minimizzazione di tutti gli impatti.

### 3.4 Componente "Vegetazione, flora e fauna"

#### 3.4.1 Stato attuale

##### Vegetazione

Il Proponente descrive la vegetazione dell'area come prevalentemente costituita da colture agricole (per la maggior parte seminativi e in misura minore colture foraggere oltre che vigneti, alcuni dei quali di recente impianto). Sono presenti anche estesi rimboschimenti, tra i quali quello del Bandiziol, progettato nel 1994 dall'Amministrazione del Comune di S. Stino di Livenza e realizzato a partire dal 1995 col fine di ricostruire un bosco planiziale naturaliforme per il recupero e la valorizzazione ambientale, turistico-ricreativa, culturale e didattica. Il rimboschimento fu realizzato con specie autoctone tipiche dei boschi di pianura relitti quali farnia e carpino bianco tra le specie arboree, nocciolo e oppio tra quelle arbustive.

Le porzioni di incolto a prato sono caratterizzate per lo più da specie infestanti (es. gramigna), mentre negli ex-coltivi abbandonati da più tempo si è oramai insediata una vegetazione arbustiva e arborea, con la formazione in alcuni casi di veri e propri boschetti, utili alla nidificazione, alla protezione e al sostentamento della fauna e soprattutto avifauna presente. Vi si trovano infatti piante da frutto selvatiche (pero, prugnolo, melo), mentre tra gli arbusti è comune la sanguinella, il sambuco, il rovo e il corniolo. Altre specie arboree presenti sono i salici, i pioppi, la farnia, l'olmo, l'acero campestre, il frassino ossifillo, la robinia e il gelso, osservato anche in vecchi filari di vite, probabilmente a cui era maritato, ormai abbandonati e in fase di imboschimento.

Singoli filari di piante delimitano i campi e i bordi delle scoline formando semplici siepi, utili come corridoio ecologico e rifugio faunistico. Esse sono principalmente costituite da salice, frassino, olmo, platano, robinia, sanguinella e nocciolo.

Sulle sponde del Canale Melon, della larghezza di alcuni metri e che attraversa il territorio da nord a sud, e sulle sponde delle scoline si sviluppano quasi unicamente la canna comune, la cannuccia di palude, la tifa e qualche altra specie erbacea legata ad ambienti umidi. Nelle acque del canale è abbondante la lenticchia d'acqua.

Piante di olmo, farnia e salice, singole o in piccoli filari o gruppi si trovano sparse nell'area, sia nei campi sia in vicinanza di edifici rurali.

##### Impatti sulla vegetazione

Sono state analizzate nel dettaglio le tipologie di siepi e macchie boscate intercettate dalle opere di progetto, con individuazione dei seguenti impatti potenziali:

1. intercettazione di siepi e filari esistenti.
2. intercettazione di aree boscate (Bosco di Bandiziol).

### Fauna

La componente faunistica è stata valutata in base a informazioni bibliografiche. Sono state selezionate sei categorie ambientali a cui è stata associata per esigenze ecologiche simili la fauna presente. Sono state allegate schede di specie potenzialmente presenti legate agli habitat dell'area. Per l'erpetofauna si aggiungono informazioni più dettagliate provenienti da atlanti specifici in quanto sono presenti specie tutelate dalla direttiva e che potrebbero risentire dell'impatto dell'opera.

### Impatti sulla Fauna

La lista delle specie faunistica risulta integrata da dati di letteratura specifica sulla erpetofauna che rappresenta la comunità più vulnerabile dell'area. Le specie osservate nel bosco di Bandiziol, e potenzialmente presenti anche negli intorni, sono: Ululone dal ventre giallo Bombina variegata; Raganella italiana Hyla intermedia; Rana verde minore, *Rana (Pelophylax) lessonae*; Rana (ibrida) dei fossi, *Rana (Pelophylax) klepton esculenta*; Rana agile, *Rana (Rana) dalmatica*; Rana di Lataste, *Rana (Rana) latastei*; Raganella italiana, *Hyla intermedia*; Testuggine palustre, *Emys orbicularis*; Lucertola muraiola, *Podarcis muralis*; Biscia tassellata, *Natrix tessellata tassellata*.

In fase di esercizio, su tali specie non si hanno impatti importanti o al massimo l'allontanamento temporaneo di alcuni individui presenti nella zona. Il Proponente inoltre dichiara "in ragione delle caratteristiche del progetto e della mancanza di fenomeni di frammentazione o di perdita di superficie di habitat, si ritiene che non si possa verificare una riduzione della densità di popolazione nemmeno per le altre specie animali presenti".

### 3.4.2 Interventi di mitigazione

Gli interventi di mitigazione relativi alla componente vegetazionale hanno seguito alcuni criteri guida comuni, tenendo conto al contempo delle peculiarità specifiche degli ambiti e delle situazioni microstazionali (caratteristiche del suolo e della profondità di falda, microclima, topografia, ecc.), come quelli di privilegiare le componenti della vegetazione autoctona delle foreste planiziali, realizzando arredi verdi che, superata la fase di attecchimento, possano raggiungere un livello di autonomia tale da ridurre il più possibile gli interventi di manutenzione.

Le opere a verde di progetto previste vengono classificate ed elencate nel seguente modo :

- a) piantumazione di siepi basse (TIPO A);
- b) schermatura a verde rilevati (TIPO B);
- c) piantumazione di macchie boscate (TIPO C);
- d) piantumazione di macchie boscate igrofile (TIPO D);
- e) arredo arboreo dell'area a parcheggio nuovo casello (TIPO E);
- f) arredo arboreo delle rotonde ed aree a svincolo della viabilità secondaria (TIPO F);
- g) piantagioni nei bacini di laminazione (TIPO G - H);
- h) inerbimento di base a spaglio ed idrosemina;
- i) demolizioni da riconvertire all'uso agricolo.

### 3.5 Componente "Ecosistemi"

#### 3.5.1 Stato attuale

L'area d'intervento, come già evidenziato precedentemente, è prettamente a vocazione agricola, pertanto gli elementi di maggiore interesse ecosistemico sono costituiti principalmente dagli habitat forestali planiziali (Bosco di Bandiziol, interessato dall'intervento; Bosco di Pressacon e Bosco di Lison, più lontani dall'area d'intervento) e dagli habitat legati ai corsi d'acqua (Fiume Livenza, che non presenta però elevate caratteristiche di naturalità).

Degli elementi citati, il Livenza ed il Bosco di Lison appartengono anche alla rete ecologica Natura 2000. Nello specifico essi sono così identificati:

- Sito Natura 2000 IT3240029: Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano (SIC), posto ad una distanza minima dall'area di intervento di circa 750 m;
- Sito Natura 2000 IT3250006: Bosco di Lison (SIC e ZPS), localizzato ad una distanza minima dall'area di progetto di poco superiore ai 2000 m.

#### 3.5.2 Stima delle possibili interferenze

La valutazione degli effetti del progetto sugli ecosistemi è stata svolta facendo riferimento ai tipi di impatto proposti nella Guida Metodologica per la Valutazione di Incidenza ai sensi della Direttiva 92/43/CEE, all'allegato A della DGR Veneto n. 3173 del 10/10/2006.

In particolare il Proponente ha preso in considerazione i seguenti tipi d'impatto:

- Perdita di superficie di habitat o di habitat di specie;
- Frammentazione di habitat o di habitat di specie;
- Perdita di specie di interesse conservazionistico;
- Perturbazione alle specie faunistiche;
- Diminuzione della densità di popolazione;
- Interferenze con le relazioni ecosistemiche principali.

Di cui sono da considerarsi significativi le prime quattro tipologie.

#### Valutazione d'incidenza

Lo studio è stato eseguito attenendosi a quanto previsto dalla DGRV 10/10/2006 n. 3173, utilizzando metodi e criteri proposti dal documento della Commissione europea "Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000 - Guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6, paragrafi 3 e 4 della direttiva "Habitat" n. 92/43/CEE".

Nello specifico, lo studio ha effettuato la prima fase della Valutazione di Incidenza Ambientale, definita fase di *screening* (selezione preliminare) e si è suddiviso nelle seguenti fasi principali:

- determinare se il progetto/piano è direttamente connesso o necessario alla gestione del sito;
- descrivere il progetto/piano unitamente alla descrizione ed alla caratterizzazione di altri progetti o piani che insieme possono incidere in maniera significativa sul sito Natura 2000;
- identificare la potenziale incidenza sul sito natura 2000;
- valutare la significatività di eventuali effetti sul sito Natura 2000.

L'esito della procedura di *screening*, avvalorato da dichiarazione firmata del professionista incaricato, porta all'affermazione che "Sulla base degli accertamenti svolti è emerso che l'intervento in esame non comporta alcuna alterazione significativa agli elementi naturalistici dei

siti appartenenti alla rete ecologica Natura 2000 presi in considerazione".

### 3.6 Componente "Rumore e vibrazioni"

Lo studio dell'impatto acustico dell'opera è stato realizzato mediante l'ausilio di un software di simulazione acustica, acquisendo le informazioni geometriche e funzionali dell'infrastruttura stradale e realizzando un censimento di dettaglio in campo di tutti i ricettori.

Il modello tridimensionale dell'infrastruttura oggetto di studio è stato realizzato con il software SoundPLAN, implementato con il modello di calcolo NMP96, e ha consentito di simulare i livelli acustici relativi al periodo diurno e notturno, utilizzando come taratura i rilievi fonometrici realizzati nel corso di campagne di misura di breve e lungo periodo.

Nell'ambito delle simulazioni numeriche, l'individuazione delle infrastrutture concorsuali esistenti è stata stabilita ai sensi dell'Allegato 4 del DM 29/11/2000. Per i ricettori che hanno presentato dei superamenti dei valori limite nella situazione post operam, sono state previste delle azioni di mitigazione acustica costituite dall'utilizzo di asfalto fonoassorbente e dall'installazione di barriere acustiche; il dimensionamento e l'efficacia di tali interventi sono stati verificati tramite il codice di simulazione. Per quei ricettori che anche nella situazione post mitigazione presentano livelli acustici eccedenti i valori limiti vigenti, è previsto un successivo approfondimento, da realizzarsi tramite verifiche strumentali, al fine di valutare l'effettiva necessità di attuare eventuali interventi diretti.

### 3.7 Componente "Paesaggio"

L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "*Pianure del Sandonatese e Portogruarese*" secondo il PTRC.

L'ambito è composto da suoli di bassa pianura. La vegetazione che dimostra un certo grado di naturalità è limitata alla presenza di saliceti e altre formazioni riparie, con, inoltre, una grande ricchezza di corsi d'acqua e un'elevata presenza di seminativi.

Dal punto di vista storico-culturale gli elementi che presentano un rilevante interesse e che testimoniano la storia di questo territorio sono strettamente legata alla presenza dei corsi d'acqua (siti e resti archeologici di età romana e paleocristiana, abbazie e complessi monastici, centri storici).

Il corridoio infrastrutturale che attraversa l'ambito (Statale 14 "Triestina", ferrovia Venezia - Trieste e Autostrada A4 Venezia - Mestre) ha fortemente influenzato l'evoluzione del sistema insediativo che si è sviluppato attorno agli assi viari, e l'ambito riferibile al casello attualmente esistente risulta già sito in un contesto urbanizzato, prossimo all'area sottoposta a vincolo paesaggistico relativa al Rio Fosson.

I campi visivi a partire dagli itinerari del centro storico e del Canale Malgher risultano configurati nel bacino racchiuso tra i margini dei tessuti insediativi e l'immagine paesaggistica prevalente in tali ambiti è quella tipica delle aree urbane e periurbane. I ricettori sensibili alle trasformazioni risultano essere lo skyline dell'edificato dell'abitato di San Stino presente in prossimità della rotatoria su via Fosson.

Le opere esistenti possono essere percepite anche percorrendo le aree agricole a nord - nord ovest ed a sud est. Il cavalcavia di via Piancavallo maschera la visuale dello svincolo autostradale a nord ed ovest.

Il progetto di dismissione del casello esistente prevede la demolizione delle sue opere infrastrutturali, del cavalcavia lungo via Piancavallo e della parte in rilevato della stessa oltre che il ripristino del collegamento con Via Piancavallo lungo il sedime del casello. Il ripristino del collegamen-



to avverrà quindi realizzando un nuovo cavalcavia ad 80 m più ad est dell'esistente modificando il tratto terminale di via Piancavallo per un'estesa di circa 1km+100m. Le aree demolite a sud della A4 verranno riutilizzate in parte per la realizzazione del ripristino del collegamento di via Piancavallo ma per la maggior parte verranno ripristinate a verde e potenziate tramite la piantumazione di macchie boscate. La porzione di via Piancavallo demolita e dismessa verrà riconvertita ad uso agricolo. Nel progetto delle opere a verde verranno utilizzate piantumazioni di specie autoctone.

Le aree interessate dall'attuale svincolo verranno ripristinate a verde e potenziate con macchie boscate; anche nelle parti non in rilevato, prossime agli edifici del casello, verranno ripristinate a verde le aree e piantumati i margini con siepi basse migliorando la percezione visiva sia dall'ambito agricolo che dall'edificato esistente. In prossimità della rotatoria le aree residue tra le bretelle di collegamento verranno anch'esse piantumate con macchie boscate.

Il progetto quindi prevede sia la realizzazione di opere sul piano campagna sia opere edili in elevazione, sia rilevati oltre che il cavalcavia per il superamento della A4. Al fine di andare a valutare la sensibilità paesaggistica dei ricettori individuati sono stati adottati dal proponente i seguenti criteri:

- presenza di elementi morfologici e vegetazionali in grado di schermare la visuale verso le opere in progetto;
- esistenza già allo stato attuale di percezione alterata da elementi di degrado;
- destinazione d'uso degli edifici (non sono stati considerati sensibili i capannoni).

Inoltre nel SIA sono individuati i seguenti potenziali impatti:

- *Variatione della percezione visiva dei luoghi da parte di ricettori sensibili:*
- *Variatione della percezione visiva dei luoghi lungo itinerari e punti panoramici:*
- *Variatione della percezione visiva degli elementi di degrado esistenti:*
- *Variatione della percezione visiva degli elementi di qualità paesaggistica e degli ambiti paesaggistici individuati:*

Per quanto riguarda la realizzazione del nuovo casello lo stesso intercetta la parte più prossima all'autostrada del bosco di Bandiziol. Dal punto di vista paesaggistico tale intercettazione non compromette la qualità paesaggistica del bosco. Il progetto del nuovo casello rientra per buona parte all'interno del vincolo paesaggistico del corso d'acqua "Canale Melonetto". L'ambito oggetto di vincolo. Il progetto andrà ad alterare la percezione paesaggistica dell'area per cui l'impatto sarà potenzialmente negativo, conseguentemente sarà necessario introdurre adeguate opere di mitigazione / compensazione.

## 4 Valutazioni Finali

### 4.1 Quadro di riferimento ambientale

#### 4.1.1 Componente "Atmosfera"

Le considerazioni espresse nel SIA e nelle successive integrazioni rendono evidenti che nel progetto definitivo dovranno essere approfonditi i seguenti aspetti :

- Caratterizzazione dell'area in progetto dal punto di vista emissivo, individuando e localizzando le principali **fonti di inquinanti** presenti sul territorio.
- Puntualizzare la **stima delle concentrazioni** in fase ante e post operam per tutti gli inquinanti tipici del traffico veicolare, (compresi monossido di carbonio e benzene);
- Effettuare verifiche locali per l'attualizzazione degli **interventi di mitigazione** per la com-

ponente ambientale atmosfera durante la **fase di esercizio**;

- Definire, per singolo impianto, le procedure più adatte alla **mitigazione dell'inquinamento atmosferico in fase di cantiere**, con particolare riguardo alla presenza di ricettori interessati dalle ricadute nelle vicinanze delle stesse aree;
- Definizione del **piano di monitoraggio** da prevedere in fase ante operam, corso d'opera e in fase di esercizio.

#### 4.1.2 Componente "Ambiente idrico"

Si ritiene consigliabile che vengano migliorate e dettagliate le valutazioni e tipologie di impianto relative a :

- Definizione delle aree esondabili con TR = 50 anni
- Analisi di rischio di incidenti con sversamenti di materiale pericoloso
- Approvvigionamento idrico e smaltimento dei reflui in fase di cantiere

In relazione ai primi due punti, infatti, si reputa che l'adozione di parametri meno cautelativi per le valutazioni relative al dimensionamento degli impianti, siano insufficienti alla luce sia della definizione delle aree dal punto di vista del rischio idraulico, sia in relazione alle probabilità di incidenti con sversamento desumibili dai dati di incidentalità di strade consimili.

Per quanto riguarda il terzo punto, in fase di progetto definitivo, anche le aree di cantiere o quelle a loro asservite, debbano presentare un livello di progettazione analogo a quello delle nuove opere.

#### 4.1.3 Componente "Rumore e vibrazioni"

È opportuno che sia attuata una campagna di monitoraggio nella fase di cantiere, al fine di valutare l'effettivo impatto dovuto sia al Rumore che alla Vibrazioni, soprattutto in relazione ai ricettori individuati come potenzialmente più impattati. In particolare, per quanto riguarda l'impatto dovuto alle Vibrazioni, con utilizzo delle migliori tecnologie disponibili.

### **LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO**

Il presente parere tiene conto delle osservazioni espresse ai sensi dell'Art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere e nella formulazione di prescrizioni e raccomandazioni, come descritto in dettaglio nella Relazione Istruttoria.

#### Osservazioni di privati e Enti pubblici su Aree residenziali e industriali impattate

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di alcuni privati, sia residenziali che imprenditoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di provvedere che sia sempre garantito l'accesso, sia in fase esecutiva che ad intervento ultimato, a tutti i privati, siano essi residenziali che soggetti di attività artigianali e/o imprenditoriali. In particolare si segnala l'osservazione di una realtà imprenditoriale che chiede la minimizzazione degli impatti sull'area di propria pertinenza.

In relazione a tutte queste problematiche si è giunti alla considerazione che, per quanto ben avviata con i tavoli di concertazione, esistano ancora puntuali nodi di interferenze piccole ma significative, con le realtà locali. Fatte salve che la definizione finale delle opere complementari eventualmente indicate nel progetto preliminare, sia da concordare con le Entità Territoriali preposte (Comuni di Annone, S.Stino ecc...), si ritiene necessario che le eventuali interferenze tra la nuova opera (come delle opere accessorie quali i bacini di

lagunaggio) e le eventuali preesistenze (realizzate o autorizzate) siano oggetto di verifica in fase di progettazione definitiva, anche con l'effettuazione di rilievi accurati che consentano l'applicazione di soluzioni concordate.

Osservazioni di privati e Enti pubblici sulle opere di Mitigazione e Viabilità minori

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le note di privati e di Enti Territoriali, richiedenti particolari attenzioni sulla necessità di recuperare e valorizzare, in senso di maggior fruibilità per i residenti di percorsi ecologici e/o ciclopedonali, le opere preesistenti, e/o di provvedere a realizzare uscite pedonali dalle aree di parcheggio (richieste dagli stessi osservatori), con eventuali riposizionamento degli stessi.

Le richieste sono condivisibili, anche se alcune di esse (il parcheggio di scambio) sono già presenti nel progetto. Se ne ribadisce la necessità e si raccomanda l'analisi di possibili implementazioni. Analoghe raccomandazioni sono state considerate per ipotesi di compensazioni su viabilità aggiuntive a quelle previste.

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le delibere di alcuni comuni interessati dall'infrastruttura e della Provincia di Venezia, con accluse osservazioni. Si reputa comunque auspicabile l'affinamento di tutte le soluzioni del definitivo in coordinamento con gli Enti territorialmente competenti.

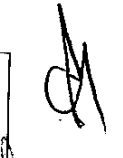


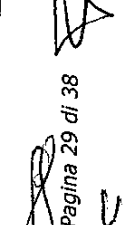
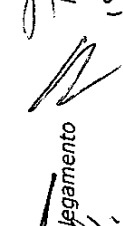

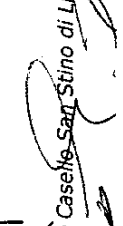


Osservazioni di privati e/o Enti pubblici su problematiche generali

Osservazioni diverse da quelle sopra richiamate, come il richiedere il posizionamento del casello nella stessa locazione del preesistente, si ritengono non pertinenti alla procedura di VIA o superate dal precedente Parere di approvazione della connessione A4-Villesse (Gorizia) con conseguente Delibera CIPE relativa a tale spostamento; le note espresse valgono solo come prese d'atto delle osservazioni medesime. Alcune di queste, come quella del Comune di Annone Veneto, volta a modificare la denominazione del casello in funzione del suo posizionamento nel territorio comunale, si reputano condivisibili, ma non di pertinenza di questa Commissione.

Nel dettaglio, risultano essere pervenute le seguenti osservazioni da parte dei soggetti pubblici e dai privati interessati, delle quali si riporta l'analisi.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi/Osservazione	Contraddizione e Note
1	09/02/2010	DVA-2010-0003206	Sig.ra Arianna Peron – Mestre (VE)	<p>L'osservazione è rivolta alla necessità di realizzare un miglioramento della viabilità locale atta a garantire l'accesso alla proprietà privata allo stato di progetto preliminare totalmente interclusa.</p> <p>L'Osservazione prevede una serie di suggerimenti migliorativi del progetto attuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorizzazione del sottopassaggio in fase di realizzazione</li> <li>• Realizzazione di aree di sosta con funzione di "parcheggio di scambio"</li> <li>• Dotazione di uscite pedonali dal menzionato parcheggio per permettere l'accesso al centro cittadino.</li> </ul>	<p>L'osservazione viene recepita in una apposita prescrizione per tutte le proprietà private eventualmente impattate in modo analogo.</p>
2	09/02/2010	DVA-2010-0003206	Sig. Riccardo Boatto – S.Stino (VE)		<p>La soluzione prescelta cerca di minimizzare l'abbandono di opere esistenti riutilizzabili in senso di fruibilità alla comunità locale.</p> <p>L'area di parcheggio è prevista in apposita prescrizione.</p> <p>La richiesta di collegamenti pedonali verrà considerata nelle raccomandazioni accluse al Parere</p>
3	23/02/2010	DVA-2010-0005242	Comune di Annone Veneto	<p>L'Osservazione prevede una serie di pareri atti a puntualizzare i seguenti punti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica della posizione progettuale proposta, che attualmente è prevista interamente nel comune di Annone, in posizione tale da equilibrare i sacrifici territoriali con il Comune di S.Stino.</li> <li>• Problemi di collegamento con l'attuale Via Fosson e necessità di viabilità complementare.</li> <li>• Problemi di accesso a fondi privati</li> <li>• Necessità di adeguamento della SP60 a causa dell'incremento di traffico dovuto alla nuova infrastruttura e del relativo sovrappasso ferroviario</li> <li>• Miglioramento delle installazioni delle barriere antirumore</li> <li>• Posizionamento delle aree di sosta.</li> <li>• Manutenzione della viabilità locale utilizzata in fase di cantiere</li> </ul>	<p>La posizione del nuovo casello deve rispondere alla logica di miglior funzionalità e minor impatto possibile.</p> <p>Il miglioramento della viabilità complementare è già inserita nel progetto, ma l'obiettivo di ulteriori miglioramenti saranno oggetto di prescrizioni.</p> <p>Il problema di accesso a fondi privati e/o abitazioni e attività produttive è prioritario nella stesura del Parere.</p> <p>L'adeguamento della SP60 e ancor più del sovrappasso ferroviario esulano dal progetto attuale.</p> <p>Sul posizionamento delle aree di sosta, nulla si potrà fare senza l'accordo con gli enti territoriali di riferimento.</p> <p>Il progetto delle barriere antirumore dovrà essere perfezionato in fase esecutiva.</p> <p>Per le aree di sosta vedere osservazioni precedenti.</p> <p>È prevista la manutenzione e riabilitazione</p>

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi/Asses/Valutazione	Controdeduzione e Note
4	23/02/2010	DVA-2010-0005242	Comune di Annone Veneto	<p>Il gruppo consigliare "Insieme per il paese" propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Miglioramento delle barriere fonoassorbenti, creazione di zone a verde.</li> <li>Verifica dell'idraulica superficiale</li> <li>Miglioramento della viabilità locale (SP n. 60, dalla strada statale 14 alla regionale Postumia</li> <li>Nome del casello (se in comune di Annone "Casello di Annone Veneto")</li> </ul>	<p>finale delle viabilità asservite all'uso del cantiere.</p> <p>Per le barriere fono assorbenti vedasi osservazione precedente.</p> <p>La verifica idraulica deve ottemperare a tutte le prescrizioni di legge.</p> <p>L'adeguamento della SP60 è fuori dall'ambito del progetto. Verrà comunque esaminata la necessità di interventi sulla viabilità minore interferita.</p> <p>La richiesta sul nome del Casello è condivisibile ma non compete a questa Commissione.</p>
5	23/02/2010	DVA-2010-0005242	Comune di S. Stino di Livenza	<p>La giunta Comunale propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Indicazioni relative al posizionamento sul tratto terminale di via Fosson a parziale mitigazione dei prevedibili disagi dovuti alla demolizione del cavalcavia di via Gobetti e dell'innalzamento della quota del tracciato autostradale</li> <li>Realizzazione di nuovi sbocchi stradali per il tratto terminale di via Piancavallo, verso via Minuzzi e Riviera S. Trentin;</li> <li>Miglioramento viabilità esistente e realizzazione di una pista ciclo-pedonale di collegamento dell'area del nuovo casello autostradale e dell'area del nuovo sovrappasso di via Gobetti con il centro urbano e realizzazione del secondo stralcio della tangenziale.</li> </ul>	<p>Le verifiche delle richieste di minimizzazione degli impatti sulla viabilità minore (di S.Stino come di Annone Veneto) saranno oggetto di indicazioni della Commissione.</p> <p>Nel progetto è prevista l'utilizzazione di opere dismesse nell'ottica di creazione di percorsi ciclo-pedonali. Se ne enfatizzerà la necessità di una loro realizzazione.</p>
6	23/02/2010	DVA-2010-0005242	Com.S.Stino di Livenza Sig.Vanni Pratavia	<p>Il Sig. Pratavia propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione del nuovo casello in corrispondenza dell'attuale ma lungo la corsia Trieste-Venezia cioè a nord dell'autostrada.</li> </ul> <p>La proposta tende all'abbattimento sia dei costi di costruzione che degli impatti ambientali; si verrebbero così a sfruttare</p>	<p>L'ipotesi di realizzazione del nuovo casello nella posizione esistente è stata già esaminata e bocciata nella precedente Delibera CIPE</p>







N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
7	11/03/2010	DVA-2010-0007017	Sig.ra Maria Grazia Zecchetto-Annone (VE)	<p>tare meglio le risorse impiegate per la realizzazione del sottopasso posto all'uscita dell'attuale casello.</p> <p>L'osservazione (numerata come osservazione n°8 dalla Regione Veneto) è relativa alla necessità di provvedere agli ingressi di proprietà private interchiusi dalle rampe del nuovo svincolo.</p> <p>Nella stessa Trasmissione da parte della Regione Veneto è pervenuta l'osservazione n.7, presentata a nome della ditta dal Procuratore Dametto Giampaolo, in considerazione di altre, di poco antecedenti agli attuali, espropri subiti per la realizzazione della Tangenziale cui si sommerebbero quelli per le opere complementari al nuovo casello, chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• che il progetto relativo all'ampliamento dell'autostrada sia rivisto al fine di ridurre l'area occupata dalle opere complementari.</li> <li>• si evidenzia come all'interno del Comune di San Stino l'azienda sia collocata nell'unica area produttiva situata lungo l'autostrada, (circondata da aree a destinazione agricola)</li> <li>• ritenendo non modificabile la posizione del fosso di raccolta prescritto, si chiede di prendere in considerazione lo spostamento in altra area del bacino di raccolta (che comporterebbe anche l'interclusione del lotto ad Est recentemente acquistato).</li> </ul>	<p>La necessità di provvedere alla accessibilità di tutte le proprietà private impattate dall'intervento è prevista nel Parere.</p>
7	11/03/2010	DVA-2010-0007017	Ditta Sum Immobilien Ges M.B.H.,		<p>La necessità di realizzazione delle opere complementari è definita sia dalle richieste delle Amministrazioni (Comune ecc...) sia da richieste di privati o altre entità con valenza territoriale, sempre nel rispetto del minor impatto.</p> <p>La possibilità di rivedere la posizione di fossi e bacini di lagunaggio, fatte salve le considerazioni di funzionalità idraulica, sarà prevista nel Parere.</p>
8	24/03/2010	DVA-2010-0008109	Provincia di Venezia	<p>Trasmissione da parte della Provincia di Venezia della sintesi delle osservazioni pervenute sul progetto:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizzazione di un'area di parcheggio non inferiore a 98 stalli</li> <li>2. Verifica della compatibilità</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Accoglibile</li> <li>2. Presente nel progetto, verrà rafforzata.</li> </ol>

N.	Data	Protocollo	Municipi/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>del'infrastruttura con l'aviosuperficie esistente del Parco di Livenza</p> <p>3. Verifica degli impatti paesaggistici sul corso d'acqua Melonetto.</p> <p>4. Maggior dettaglio sulla diffusione degli inquinanti atmosferici.</p> <p>5. Maggior dettaglio su progettazione, tipo di impianto e manutenzione delle vasche di trattamento acque di piattaforma</p> <p>6. Progettazione di una adeguata area di compensazione sia dal punto di vista di superficie che di funzione ecologica per il Bosco di Bandizio.</p> <p>7. Diminuzione della frammentazione (anche in relazione al punto precedente).</p> <p>8. Verifica degli impatti paesaggistici in corrispondenza del Melonetto.</p> <p>9. Approfondimento sul posizionamento del nuovo casello in posizione equilibrata tra i due comuni interessati con lo scopo di diminuire il consumo di aree agricole di pregio.</p> <p>10. Messa in sicurezza e adeguamento della SP60 "S.Stino di Livenza - Belfiore"</p> <p>11. Collegamento tra Via Piancavallo e la Variante alla SP59.</p> <p>12. Collegamento locale Loncon-S.Stino di Livenza</p> <p>13. Problematiche relative ad interferenze e cantierizzazioni.</p>	<p>ta.</p> <p>3. Presente nel progetto</p> <p>4. Presenti prescrizioni nel Parere</p> <p>5. Accoglibile</p> <p>6. Il Bosco di Bandizio! verrà interessato solo marginalmente dall'opera, la richiesta si reputa però accoglibile.</p> <p>7. Presente nel progetto</p> <p>8. Accoglibile</p> <p>9. La soluzione prescelta è quella che dà le migliori garanzie in questa direzione, si raccomanderà un'ulteriore approfondimento progettuale.</p> <p>10. Verrà fatta una raccomandazione in tal senso</p> <p>11. Presente nel progetto.</p> <p>12. Per la viabilità minore si raccomanda concertazione con i Comuni.</p> <p>13. Presenti prescrizioni nel parere.</p>

*[Handwritten signatures and initials in the left margin]*

*[Large handwritten signatures and initials in the right margin]*

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE  
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA  
COMPATIBILITA' AMBIENTALE,  
DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA,**

**PARERE POSITIVO**

alla compatibilità ambientale del *Progetto Preliminare "Casello di San Stino di Livenza e viabilità di collegamento"*, nella versione aggiornata e integrata trasmessa dal Proponente in data 03/08/2010, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del progetto definitivo, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.**

Indirizzi progettuali e programmatici :

1. Il progetto definitivo dovrà seguire le impostazioni di cui alla *Soluzione n°1* prospettata nel Preliminare (Casello cioè traslato quasi interamente nel Comune di Annone Veneto con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla *Soluzione progettuale n°3*, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale.
2. Lo sviluppo progettuale dell'intervento dovrà tenere conto delle previsioni e interferenze con gli strumenti di pianificazione di area vasta e locali, verificando la coerenza e compatibilità con le indicazioni e i vincoli previsti nei suddetti piani, in particolare per l'attraversamento dei corsi d'acqua.
3. Con riferimento al Quadro Progettuale previsto e dichiarato nella documentazione trasmessa in data 13/11/2009 alla CT VIA e pubblicata in data 19/11/2009, e successive integrazioni, si prescrive di sviluppare il progetto definitivo conformemente alle soluzioni e varianti proposte nella suddetta documentazione. In particolare, in relazione al parcheggio di scambio previsto in progetto, che esso abbia una capienza di non meno di 100 stalli, oltre alle aree destinate all'autotrasporto su gomma.

Il progetto definitivo inoltre deve:

4. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione, in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione (viabilità complementari, percorsi ciclo-pedonali, ecc...) in accordo con le Entità territoriali di competenza e Consorzi di Bonifica, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici;
5. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere;
6. Implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, siano essi sede di residenze, che di attività artigianali o industriali.
7. Verificare puntualmente le possibili interferenze della viabilità complementare di progetto con attività industriali preesistenti e/o con l'aviosuperficie del Parco di Livenza.
8. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi



dell'art.186 del D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs.4/08;

In relazione alle **Componenti Ambientali** si dovrà:

9. Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sul territorio con particolare riferimento ai comuni già classificati come zone di risanamento dal Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA) e alla presenza di ricettori sensibili per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA;
10. Verificare gli eventuali impatti della realizzazione degli attraversamenti con i corsi d'acqua, sia nella fase di esercizio che nella fase di costruzione. Inoltre, le opere provvisionali e le attività di cantiere non dovranno alterare in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera;
11. Definire in maniera scientificamente corretta la dimensione dell'area esondabile, sulla cui base eseguire i calcoli relativi al volume di scavo necessario a ristabilire i volumi di invaso precedenti alla realizzazione dell'opera, a valle della delimitazione esatta del perimetro di tali aree effettuata con un TR = 50 anni, in accordo con il tempo di ritorno considerato per il dimensionamento delle aree di lagunaggio, verificandone il funzionamento idraulico ed il relativo posizionamento.
12. Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con TR=100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume
13. Silenziare le sorgenti di rumore sia in fase di cantiere che nella fase di esercizio delle opere e degli impianti, secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore, in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale";
14. Formulare, in fase di progettazione definitiva, studi adeguati al fine di caratterizzare acusticamente le varie fasi dell'opera, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti;
15. Effettuare il bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento compensativo in ottemperanza al DLgs 227/2001 art.4 e Normativa regionale vigente. Realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;

Per la **fase di cantiere** si deve:

16. Dettagliare la cantierizzazione:
  - garantendo il più possibile l'efficienza della viabilità locale in fase di cantiere;
  - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
  - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
  - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione di rilevati, trincee e gallerie, l'invio a discarica;
  - definendo le modalità e procedure di demolizione di opere esistenti, con la relativa valutazione degli impatti ed identificazione dei siti di discarica;

- individuando i consumi idrici della fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
  - progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
  - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
17. Predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con valenza contrattuale, che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:
- Percorsi impegnati;
  - Tipo di mezzi;
  - Volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
  - Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati.
  - Percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate, ove siano eventualmente specificate le misure di salvaguardia degli edifici sensibili.
18. Prevedere per la fase di realizzazione delle opere, le misure atte ad assicurare che :
- le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali;
  - l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate.
19. Utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;

Il proponente nella redazione del **progetto definitivo** deve inoltre:

20. Raccordare immediatamente il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, con quello più generale dell'intero asse Autostradale di cui al progetto A4 (**tratto Venezia- Trieste**) ed il **raccordo Villesse- Gorizia**, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del DLgs 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, da concordare con l'ARPA Regionale; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;
21. Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
22. Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche. In particolare questo concetto deve essere applicato nel:
- progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura (per le condizioni di ampia intervisibilità che la sua morfologia in alcuni casi consente, oltre che per l'edificato) presenta spesso un valore storico-ambientale diffuso;
  - prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturalizzazione (piantumazioni, mascheramenti);

prevedere un'ampiezza delle luci di riva per il mantenimento quando non l'ampliamento delle fasce ripariali, atte a costituire corridoi ecologici;

Si raccomanda inoltre che :

- a. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- b. Il Proponente nelle successive fasi progettuali analizzi eventuali varianti locali dovute alle numerose sollecitazioni di enti pubblici e privati (cittadini e imprenditori) che presentino situazioni di criticità puntuali, in particolare per quanto riguarda la precisa localizzazione delle opere di svincolo nell'ambito delle aree confinanti dei Comuni di San Stino di Livenza ed Annone Veneto, minimizzando comunque l'impatto sul bosco di Bandiziol, nonché il collegamento Loncon-S.Stino di Livenza, e/o problematiche locali relative alla SP 60;
- c. Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);
- d. Prevedere, ove possibile, una più contenuta fascia di rispetto dell'infrastruttura;
- e. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- f. In fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;
- g. Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

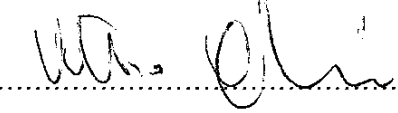
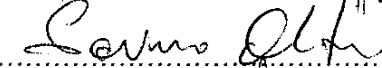
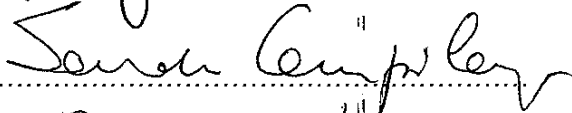
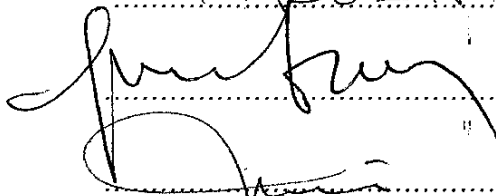
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

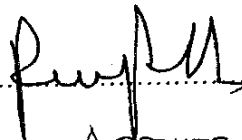
Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

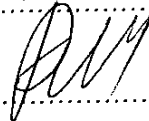


Dott. Renzo Baldoni

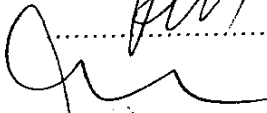


ASSENTE

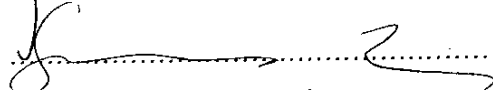
Prof. Gian Mario Baruchello



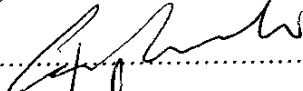
Dott. Gualtiero Bellomo



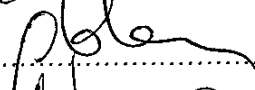
Avv. Filippo Bernocchi




Ing. Stefano Bonino



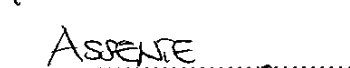
Ing. Eugenio Bordonali



Dott. Gaetano Bordone



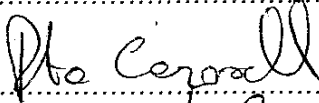
Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli



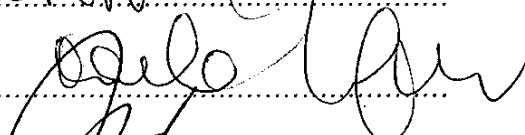
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello



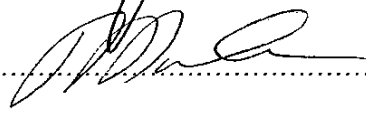
Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro



Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

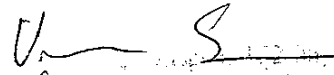
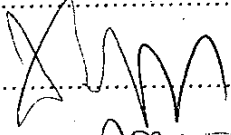
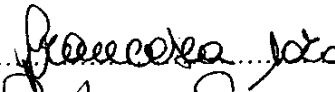
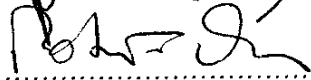
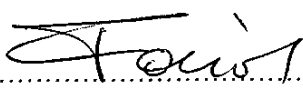
Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Rappresentante Regionale  
Regione Veneto  
Ing. Giuseppe Fasiol

  
.....  
  
.....  
ASSENTE  
.....  
  
  
.....  
  
.....

La presente copia fotostatica composta  
di N° 19 (quarantare) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 28.09.2010

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - V42 e V45  
Il Segretario della Commissione