



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. 558 del 21.10.2010

espressa ai sensi dell'art. 165 D.Lgs n. 163/2006

Progetto:	Istruttoria VIA Progetto Preliminare Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre
Proponente:	ANAS S.p.A.

92

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the name 'S. Xu' and various initials.

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

Visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n.443 che delega il Governo a individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

Visto il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.L.gs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale";

Visto il Decreto Legislativo 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" ed in particolare gli articoli n° 182 e n°183, che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale e stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;

Visto il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

Visto il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

Visto il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

Visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot. n. GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

Vista la domanda per lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.165 e 183 del D.Lgs.n.163/2006 per il progetto "Corridoio Autostradale Dorsale Civitavecchia - Orte - Mestre (tratta E45 -E55 - Orte Mestre)" presentata dalla Società ANAS SpA, in data 12/06/2009 con nota prot.n.CDG-0088832-P, acquisita al prot. DSA-2009-16600 del 01/07/2009;

Vista la nota prot. DSA-2009-25365 del 25/09/2009, assunta al prot. CTVA-2009-3661 del 02/10/2009, con cui la competente Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica Via-VAS l'esito positivo delle verifiche tecnico-amministrative per la procedibilità dell'istanza, trasmettendo copia della documentazione in formato digitale e cartaceo consegnata dal Proponente;

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 22/06/2009 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Messaggero", "Il Corriere dell'Umbria", "La Nazione", "Il Resto del Carlino", "Il Corriere Adriatico", "Il Gazzettino";

Vista la nota prot.n.CTVA-2009-3914 del 21/10/2009 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS ha assegnato l'istruttoria ad un Gruppo Istruttore costituito da:

- Prof. Mario Manassero (referente)
- Prof. Vittorio Amadio
- Prof. Antonio Grimaldi
- ing. Giuseppe Fasiol (Regione Veneto)
- dott. Endro Martini (Regione Umbria)
- Arch. Fabio Zita (Regione Toscana)
- dott. David Piccinini (Regione Marche)

Vista la comunicazione a firma del Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS prot. n. CTVA/3652 del 20/10/2010 con cui è stato integrato nel Gruppo Istruttore il rappresentante della Regione Emilia Romagna, arch. Alessandro Maria Di Stefano.

Vista la comunicazione della regione Marche n. prot. 0635037 del 05/11/09, acquisita al prot. CTVA/2009/4181 del 13/11/2009, relativa all'entrata in vigore della Legge n. 117 del 03/08/09 che ha inglobato alla Regione Emilia Romagna il territorio interessato dal passaggio dell'infrastruttura precedentemente di competenza della Regione Marche.

Vista la richiesta di integrazioni formulata alla Società Anas S.p.A. dal Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS, ai sensi dell'art. 185, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n°163, con nota prot.n.CTVA-2009-4378 del 23/11/2009;

Vista la richiesta di integrazioni formulata dalla Regione Toscana per il tratto di competenza (prot. A00GRT/308847/P.140.030 del 27/11/2009), acquisita agli atti della Commissione Tecnica VIA-VAS al prot.n.CTVA-2009-4582 del 09/12/2009;

Vista la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati :

- documentazione progettuale (progetto preliminare, studio di impatto ambientale e sintesi non tecnica) fornita dalla Società ANAS SpA in data 12/06/2009 con nota prot.n.CDG-0088832-P, assunta dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (DSA) con prot.n.DSA-2009-16600 in data 01/07/2009;
- documentazione progettuale integrativa presentata in data 23/12/2009 con nota prot.CDG-0188970-P acquisita con prot.n.CTVA-2009-4851 del 23/12/2009;

Vista la Determinazione Dirigenziale n. 11285 del 11/12/2009 trasmessa dal competente servizio della regione Umbria ed acquisito agli atti della Commissione Tecnica VIA-VAS al prot.n.CTVA-2009-4865 del 23/12/2009;

Visto il Parere di Giunta Regionale del Veneto n. 4062 del 29/12/2009 trasmessa dalla DSA con nota prot. DVA-2010-6706 del 10/03/2010 ed acquisito agli atti della Commissione Tecnica VIA-VAS al prot.n.CTVA-2010-900 del 12/03/2010;

Preso Atto delle note prot. PG. 2010.0112534 del 23/04/2010 e PG.2010.0135007 del 19/05/2010 con cui la Regione Emilia Romagna ha trasmesso alla Società Anas S.p.A. documentazione relativa alle compensazioni ambientali nell'area del Mezzano (studio Ambientale sul Mezzano realizzato dall'Università degli Studi di Ferrara e indicazione delle priorità degli interventi di compensazione ambientale)

Viste e considerate le integrazioni volontarie relative agli interventi di compensazione ambientale per l'attraversamento dell'area ZPS "Valle del Mezzano" fornite dalla Società Anas S.p.A. in data 11/06/2010 ed acquisite al prot. della Commissione Tecnica VIA-VAS al prot.n.CTVA-2010-1837 del 14/06/2010;

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito delle integrazioni volontarie sopra richiamate è avvenuta in data 15/06/2010 sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Resto del Carlino"

Viste e considerate le controdeduzioni del proponente, Società Anas SpA, alla richiesta di integrazioni della Regione Emilia Romagna di cui alla nota 2009/172162 del 29/07/2009.

Viste e considerate le controdeduzioni del proponente, Società Anas SpA, alla richiesta di ingegrazioni della Regione Toscana di cui alla nota A00GRT/308847 del 27/11/2009

Viste e considerate le controdeduzioni del proponente, Società Anas SpA, alla determinazione dirigenziale n° 11285, del 11/12/2009 della Regione Umbria

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";

Visto e considerato che in data 02/10/2009, prima della formale apertura dell'istruttoria tecnica, sono pervenute le seguenti osservazioni espresse dal pubblico,

a. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-25991 del 01/10/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-3654 in data 02/10/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo	DSA
a1.	Regione Emilia Romagna — nota prot. CDG-0088832-P	12.06.2009	DSA-2009-18658	15.07.2009
a2.	Provincia di Rovigo — nota prot. P/GE 2009/0035659	15.07.2009	DSA-2009-19307	20.07.2009
a3.	Comune di Forlimpopoli — nota prot. 11723	20.07.2009	DSA-2009-20250	28.07.2009
a4.	Comune di Alfonsine (Ravenna) — nota prot. 70878	21.07.2009	DSA-2009-20287	28.07.2009
a5.	Soc. S.i.i. S.c.p.A - nota prot. 8384	05.08.2009	DSA-2009-22011	12.08.2009
a6.	Sig. Bazzoli Luigi	07.08.2009	DSA-2009-22021	12.08.2009
a7.	Immobiliare Wilma sas	07.08.2009	DSA-2009-22041	12.08.2009
a8.	Comune di Montone (PG) - nota prot. 4196 - DGC n. 133	06.08.2009	DSA-2009-22072	12.08.2009
a9.	Comune di Corbola (Rovigo) - nota prot. 4910	08.08.2009	DSA-2009-22295	18.08.2009
a10.	Autorità Bacino Interregionale Marecchia e Conca nota prot. 630-09/729	07.08.2009	DSA-2009-22352	19.08.2009
a11.	Sig. Miccoli Giovanni	11.08.2009	DSA-2009-22390	19.08.2009
a12.	Comunità montana dell'Appennino Cesenate nota prot. 6338	17.08.2009	DSA-2009-22395	19.08.2009
a13.	Comune di Dolo (Venezia) - nota prot. 20898/2009 DGC n.47 del 06.08.09	13.08.2009	DSA-2009-22397	19.08.2009
a14.	Sigg. Cavalieri Francesco e Marcelli Paolo	13.08.2009	DSA-2009-22440	20.08.2009
a15.	Soc. Rosa S.r.l		DSA-2009-22442	20.08.2009
a16.	Comitato Romea in Dolo	14.08.2009	DSA-2009-22444	20.08.2009
a17.	Provincia di Ferrara — nota prot. 65334	11.08.2009		20.08.2009
a18.	Comune di Cavarzere (Venezia) — nota prot. 129 16/AT	19.08.2009	DSA-2009-22525	24.08.2009
a19.	Comune di Adria nota prot. 17060/09	12.08.2009	DSA-2009-22538	24.08.2009
a20.	Comitato "Ambiente e Sviluppo" Cavarzere	16.08.2009	DSA-2009-22540	24.08.2009
a21.	Provincia di Venezia - nota prot. 51256/09	14.08.2009	DSA-2009-22542	24.08.2009
a22.	Sig.ra Celegato Martina	18.08.2009		24.08.2009
a23.	WWF italia — nota prot. 001	19.01.2009	DSA-2009-22592	25.08.2009
a24.	Agricola La Perla S.r.l.	18.08.2009	DSA-2009-2261	25.08.2009
a25.	Comune di Pianiga (Venezia) - nota prot. 15101 DCC n. 101	18.08.2009	DSA-2009-22619	25.08.2009
a26.	Comitato "18 luglio" Cona	16.08.2009	DSA-2009-22641	25.08.2009
a27.	Comune di Bagno di Romagna (Forli/Cesena) nota prot. 15683	18.08.2009	DSA-2009-22644	25.08.2009
a28.	Rifondazione Comunista Circolo di Cavarzere	16.08.2009	DSA-2009-22645	25.08.2009
a29.	Coordinamento Comitati/Associazioni per la Difesa del Brenta e del Miranese	20.08.2009	DSA-2009-22649	25.08.2009
a30.	Comune di Ariano nel Polesine (Rovigo) - nota prot. 6940	21.08.2009	DSA-2009-22656	25.08.2009
a31.	Comune di Fiesso D'Artico (Venezia) - nota prot. 10480	20.08.2009	DSA-2009-22659	25.08.2009
a32.	Associazione Culturale "Nelle Ville del Brenta"	19.08.2009	DSA-2009-22660	25.08.2009
a33.	Avv. Migliorini Mario	17.08.2009	DSA-2009-22634	25.08.2009

a34.	Comune di Cona (Venezia) - nota prot. 4427 - DCC n. 39	20.08.2009	DSA-2009-22666	25.08.2009
a35.	Regione Umbria — nota prot. 131856	26.08.2009	DSA-2009-22913	31.08.2009
a36.	Consorzio di Bonifica Padana Polesan nota prot. 5783/4-7	19.08.2009	DSA-2009-22916	31.08.2009
a37.	Comune di Campagna Lupia (Venezia) nota prot. 8923 - DGC n. 134	26.08.2009	DSA-2009-22922	26.08.2009
a38.	Consorzio di Bonifica Bacchione Brenta - nota prot. 5826 Parere idraulico preventivo	29.08.2009	DSA-2009-23032	01.09.2009
a39.	Regione Umbria - nota prot. 131908 Valutazione e pareri ambientali	01.09.2009	DSA-2009-23035	01.09.2009
a40.	Cooperativa Agricola Braccianti Territorio Ravennate nota prot. 31 7/2009/AA	22.08.2009	DSA-2009-23280	04.09.2009
a41.	Comune di Fiesso D'Artico (Venezia) nota prot. 10788/09	31.08.2009	DSA-2009-23238	04.09.2009
a42.	Soc. R.F.I. S.p.A nota prot. RFI-FPR-DPT_VE/A001 1/P/200 9/273	01.09.2009	DSA-2009-23372	07.09.2009
a43.	Provincia di Padova — nota prot. 0139071/2009	07.09.2009	DSA-2009-23896	10.09.2009
a44.	Azienda Multiservizi Intercomunali Multiservices Srl nota del 03.09.2009	03.09.2009	DSA-2009-23741	09.09.2009

Visto e considerato che sono pervenute a questa amministrazione le seguenti osservazioni espresse dal pubblico;

1. Coordinamento Comitanti/Associazioni per la difesa della Riviera del Brenta e del Milanese (ora CAT - Comitanti Ambiente e Territorio) — nota del 04/11/2009 acquisita agli atti della Commissione Tecnica VIA-VAS in data 02/12/2009 al prot. CTVA-2009-4526
2. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-28392 del 23/10/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-3974 in data 26/10/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo	DSA
1	Comune di Mirano (Venezia) - nota prot. 45615	17.09.2009	DSA-2009-25075	23.09.2009
2	Autorità di Bacino del Fiume Tevere — nota prot. 3133/OG27.7	18.09.2009	DSA-2009-25 108	23.09.2009
3	Provincia di Rovigo — nota prot. P/GE 2009/0046857	22.09.2009	DSA-2009-25393	25.09.2009
4	Comune di Taglio di Po — nota prot. 11445	18.09.2009	DSA-2009-25401	25.09.2009
5	Soc. ANAS S.p.A. — nota prot. CDG-0132398-P	21.09.2009	DSA-2009-25432	28.09.2009
6	Azienda Zootecnica "Cascina Fomasetta"	22.09.2009	DSA-2009-25467	28.09.2009
7	Soc. ANAS S.p.A. — nota prot. CDG-0132513-P	21.09.2009	DSA-2009-25573	28.09.2009
8	Comunità Montana "Umbria Nord" — nota prot. 0017272	8.09.2009	DSA-2009-25596	28.09.2009
9	Comune di Ravenna — nota prot. PG 92448/2009	24.09.2009	DSA-2009-25785	30.09.2009
10	Comune di Campolongo Maggiore (Venezia) — nota prot. 7555	04.09.2009	DSA-2009-25841	30.09.2009
11	Provincia di Perugia — nota prot. 13/504756	28.09.2009	DSA-2009-25992	01.10.2009
12	Comune di San Gemini (Terni) — nota prot. 0007817	24.09.2009	DSA-2009-26128	02.10.2009
13	Soc. Autostrada Nogara .Mare Adriatico S.c.p.A. — nota prot. 8-2009 LB/MPA-mpa	30.09.2009	DSA-2009-26502	07.10.2009

3. Osservazione trasmessa dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-29090 del 02/11/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-4042 in data 02/11/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo	DSA
14	WWF Italia - nota prot. DG569/09-SLGGcp	08.10.2009	DSA-2009-27576	16.10.2009

4. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-30408 del 13/11/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-4240 in data 16/11/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo	DSA

	Provincia di Perugia — nota prot. 13/504756	28.09.2009	DSA-2009-29157	02.11.2009
16	Comune di Comacchio (Ferrara) - nota prot. 0053139/09	29.10.2009	DSA-2009-29714	06.11.2009

5. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA-2009-34595 del 23/12/2009 acquisita con prot.n.CTVA-2009-4893 in data 30/12/2009:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DSA	
17	Regione Emilia Romagna - nota prot. PG2009.025 1935	06.11.2009	DSA-2009-30886	19.11.2009
18	Autorità Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione - nota prot. 1300/B.6.7	01.12.2009	DSA-2009-33229	09.12.2009
19	Comune di Mirano (Venezia) - nota prot. 45615/57 - Deliberazione C. C. n. 98 del 29.10.2009	20.11.2009	DSA-2009-32556	02.12.2009
20	Consorzio di Bonifica Delta del Po Adige - nt prot. 8055	04.11.2009	DSA-2009-30075	11.11.2009

6. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-4082 del 16/02/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-563 in data 16/02/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
21	Osservazioni trasmesse dalla Regione Veneto - nt prot. 705816/45.CA/E410.01.1: - Comune di Codevigo (PD) - D.C.C. n. 42 del 1/11/2009 - Genio Civile di Vicenza - Parere preliminare della Commissione Tecnica Regionale Decentrata del 30/11/2009 - Bano Immobiliare — Osservazione - Comune di Mirano (VE) — D.C.C. n. 98 del 29/10/2009 - Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione -Parere del Comitato Tecnico n. 20/2009 del 18/11/2009	18/12/2009	DVA-2010-610	20/01/2010

7. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-5383 del 24/02/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-699 in data 25/02/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
22	Regione Veneto - nota prot. 687634/45.06/E.410.01.1 - trasmissione osservazioni e pareri	09.12.2009	ExDSA-2009-34450	21.12.2009
23	Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. - nota prot. A-SPI/RM/20.01.10/0001935/EU	20.01.2010	DVA-2010-3662	11.02.2010
24	Sig. Giovanni Fattoretto	07.01.2010	DVA-2010-3738	11.02.2010

8. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-7987 del 24/03/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-983 in data 24/03/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
25	Autorità di Bacino del Reno - nota prot. AR/2010/303	09/03/2010	DVA-2010-7390	16/03/2010

9. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-8315 del 26/03/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1016 in data 30/03/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
26	Comune di Campagna Lupia - nota prot. 673	20/01/2010	DVA-2010-4246	16/02/2010

10. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-10422 del 22/04/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1200 in data 23/04/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA	
27	Comunità Montana Unione dei Comuni dell'Appennino Cesenate — nota prot. 1903	22/03/2010	DVA-2010-8545	30/03/2010
28	Polesine Acque Spa — nota prot. U090907038STE	07/09/2009	DSA-2009-24094	14/09/2009

11. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-12503 del 14/05/2010 acquisita

[Handwritten signatures and initials]

con prot.n.CTVA-2010-1409 in data 17/05/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA
29	Comune di Ravenna – D.C.C. n. 39696/68 del 19/04/2010	03/05/2010	DVA-2010-11756 06/05/2010

12. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-14336 del 03/06/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1718 in data 04/06/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA
30	Cittadini del Comune di Ravenna	16/04/2010	DVA-2010-13249 24/05/2010

13. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-14744 del 09/06/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-1784 in data 10/06/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DSA
31	Comune di Deruta – nota prot. 16120	19/10/2009	DSA-2009-30109 11/11/2009

14. ARPA – Sezione Ravenna – nota del 15/06/2010 acquisita agli atti della Commissione Tecnica VIA-VAS in data 23/06/2010 al prot. CTVA-2010-2004

15. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-19516 del 04/08/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2733 in data 05/08/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DSA
32	Provincia di Ferrara – nota prot. 61497	19/07/2010	DSA-2010-18590 26/07/2010

16. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-19785 del 09/08/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2797 in data 10/08/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DVA
33	Gruppo Assembleare Sinistra-Ecologia-Libertà - IdeeVerdi	13/07/2010	DVA-2010-0017930 16/07/2010
34	Comune di Argenta (FE)	15/07/2010	DVA-2010-0018126 19/07/2010
35	Comune di Portomaggiore (FE) — nota prot. 12883	14/07/2010	DVA-2010-0018230 20/07/2010
36	Comune di Ostellato (FE) — nota prot. 9735	15/07/2010	DVA-2010-0018396 22/07/2010

17. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n.DVA-2010-20396 del 25/08/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2909 in data 26/08/2010:

N°	Osservatore	Data	Protocollo DSA
37	Sig. Minzoni Giuseppe	11/08/2010	DVA-2010-0020158 17/08/2010

Preso atto delle caratteristiche generali dell'opera, come dichiarate dal proponente, costituita dal progetto del Progetto Preliminare "CORRIDOIO DI VIABILITA' AUTOSTRADALE DORSALE CENTRALE MESTRE-ORTE-CIVITAVECCHIA - TRATTA E45-E55 (ORTE-MESTRE)", In particolare, il tratto interessato dal Progetto Preliminare e dallo Studio di Impatto Ambientale in esame è l'itinerario sinteticamente indicato come "E45 - E55", che si sviluppa per circa 400 km e prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale tra Orte (svincolo di interconnessione con l'A1) e l'area a sud-ovest di Venezia (svincolo di interconnessione con l'A4 ed il passante di Mestre).

L'itinerario E45/E55 è compreso tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale, definite dalla Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega la Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" e dal successivo Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 "Attuazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443, per la realizzazione degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", oggi abrogato e ricompreso nel D.Lgs. 163/2006.

L'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere in oggetto risulta essere pari a circa **8.438.343.888 €**, cui bisogna aggiungere **10.307.826 €** per opere di compensazione nelle Valli del Mezzano, per un totale di **8.448.651.714 €**, di cui circa **6.733.350.000 €** 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 Quadro di Riferimento Programmatico

1.1 Il Progetto nel Contesto Territoriale

L'infrastruttura in progetto costituisce parte funzionale del *Corridoio Autostradale Dorsale Mestre - Orte - Civitavecchia*, ossia dell'itinerario stradale che ha inizio dal Porto di Civitavecchia, si dirige verso Viterbo ed Orte attraverso la SS 675, e poi, lungo l'attuale E45, verso Perugia, Cesena, Ravenna per giungere, utilizzando il corridoio della E55 oggi servito dalla SS 309 Romea, fino all'altezza di Mestre, ove è previsto lo scambio con la A4 ed il passante di Mestre.

In particolare, il tratto interessato dal presente Progetto Preliminare e Studio di Impatto Ambientale è l'itinerario sinteticamente indicato come "E45 - E55", che si sviluppa per circa 400 km e prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale tra Orte (svincolo di interconnessione con l'A1) e l'area a sud - ovest di Venezia (svincolo di interconnessione con l'A4 ed il passante di Mestre), distinta nel tratto Orte-Ravenna (E45) e Ravenna-Venezia (E55)

L'opera in progetto percorre longitudinalmente l'Italia e funge da cerniera tra il nord-est ed il sud Italia attraversando sei Regioni: Lazio, Umbria, Toscana, Marche, Emilia Romagna e Veneto. Tra queste, il Lazio e le Marche sono interessate solo per due brevi tratti rispettivamente nei comuni di Orte (interconnessione con la A1) e di S. Agata Feltria. Come già visto, l'intervento si attua attraverso il potenziamento dei corridoi serviti dalle attuali infrastrutture denominate con le sigle E45 ed E55, con le seguenti specifiche:

- a. Per il tratto della E45, attualmente a 2 corsie per senso di marcia, si prevede l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'infrastruttura attuale, con tratti in variante laddove gli allargamenti non sono stati ritenuti percorribili (condizionamenti, vincoli al contorno, particolari condizioni planoaltimetriche dell'asse esistente, o in aree densamente abitate). Le sezioni tipo di riferimento sono la sezione tipo "A" con 2 + 2 corsie di marcia (25 m) e la sezione tipo "B" con 2 + 2 corsie di marcia e spartitraffico ridotto (20.40 m), per i tratti caratterizzati da vincoli inamovibili e da particolari peculiarità morfologiche ed orografiche.
- b. Per il tratto della E55, attualmente servito dalla SS 309, oggi a 2 corsie e non adeguabile per via dei numerosi condizionamenti al contorno, si prevede la realizzazione di un itinerario autostradale di tipo A con 2+2 corsie di marcia (25 m), ad eccezione del solo tratto finale di collegamento tra la barriera di Mestre ed il Passante di Mestre per il quale, in ragione dei vincoli presenti, si rende preferibile l'adozione del Tipo B con 2+2 corsie di marcia;

Dopo la comunicazione della regione Marche n. prot. 0635037 del 05/11/09, acquisita al prot. CTVA/2009/4181 del 13/11/2009, relativa all'entrata in vigore della Legge n. 117 del 03/08/09 che ha inglobato alla Regione Emilia Romagna il territorio interessato dal passaggio dell'infrastruttura precedentemente di competenza della Regione Marche, la competenza Regionale della Regione Marche non è più contemplata nel SIA.

1.1 Definizione del tracciato

Il tracciato del collegamento Orte - Mestre è stato suddiviso nei tronchi funzionali indicati nella seguente tabella:

Tabella 1: Suddivisione in tronchi funzionali della tratta Orte - Mestre

Tronco	Denominazione	Progressive
Tronco 1	E45: Interconnessione con A1 (Orte) - Terni	0+000 - 22+121
Tronco 2	E45: (tratto Terni - Perugia sud)	0+000 - 51+051
		da inizio E45 a Deruta sud (inizio variante di Deruta) 0+000 - 12+435
Tronco 3	E45: (tratto Terni - Perugia sud)	da Deruta sud (inizio variante di Deruta) a Perugia sud (inizio "nodo di Perugia") 0+000 - 7+030
		E45: Nodo di Perugia*
Tronco 4	E45: (tratto Perugia nord - Ravenna)	0+000 - 169+781
Tronco 5	E55: Tangenziale di Ravenna	0+000 - 10+400
Tronco 6	E55: Tratto Ravenna - Mestre	10+400 - 133+832

* Il progetto del Nodo di Perugia, approvato dal CIPE, consta di due tratte: la prima, 7 km di tipo "A" per il tratto in variante all'E45 (Madonna del Piano - Collestrada), è quella integrata nel corridoio infrastrutturale longitudinale individuato dal presente progetto preliminare; la seconda, tratta Corciano - Madonna del Piano, 15+350 km di tipo "B", risulta ortogonale al corridoio di progetto.

Relativamente allo studio della Movimentazione mezzi di cantiere e Bilancio Materiali si è effettuata una suddivisione più fine in 7 segmenti così organizzati

1. Orte - Terni
2. Terni - Perugia (Sud)
3. Perugia (Nord) - Verghereto
4. Verghereto - Cesena
5. Cesena - Tang. Ravenna
6. Tang. Ravenna - Adria
7. Adria - Mestre

1.2 Strumenti di Programmazione

L'itinerario E45/E55 è compreso tra le infrastrutture strategiche di interesse nazionale, definite dalla Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega la Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" e dal successivo Decreto Legislativo 20 agosto 2002 n. 190 "Attuazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443, per la realizzazione degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", oggi abrogato e ricompreso nel D.Lgs.163/2006.

L'intervento in oggetto è inserito, in modo non unitario, nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche emanato con Deliberazione del 12 dicembre 2001 dal CIPE. Con riferimento alle principali regioni interessate ed ai corridoi stradali ed autostradali definiti dal Programma (Lazio, Umbria, Toscana, Emilia - Romagna e Veneto) il tracciato assume, infatti, i seguenti ruoli:

- Regione Lazio: completamento della trasversale nord Orte - Civitavecchia
- Regione Umbria: tratta Orte - Terni (prolungamento Cesena - Terni - E45)
- Regione Emilia - Romagna: riqualificazione tratta emiliano - romagnola Orte - Cesena, tratta Ravenna - Venezia (Nuova Romea E45 - E55)
- Regione Veneto: tratta Ravenna - Venezia (Nuova Romea - E55).

In data 11 novembre 2004 è stato firmato l'Atto Integrativo tra il Ministero delle Infrastrutture e le cinque regioni interessate che modificava le intese firmate in base alla legge obiettivo (Intese Quadro Stato - Regioni), ufficializzando la convergenza dei firmatari sulla opportunità di pro-

ammare in modo unitario e coordinato la definizione e la realizzazione del Corridoio autostradale dorsale Mestre – Orte – Civitavecchia.

1.2.1 Relazioni con la Rete attuale e prevista

Per quanto concerne le relazioni con la rete stradale principale, l'itinerario della Orte – Venezia consente il collegamento diretto con alcune direttrici di portanza nazionale e regionale. In particolare, relativamente al sistema autostradale esistente, l'itinerario si connette a:

- Autostrada A1 all'altezza di Orte;
- Autostrada A12 mediante il previsto prolungamento dell'itinerario Orte – Venezia lungo la direttrice Viterbo – Civitavecchia;
- Autostrada A14 all'altezza dello svincolo d'interconnessione a Cesena nord;
- Autostrada A14dir all'altezza del previsto svincolo di interconnessione a ovest di Ravenna;
- Superstrada Ferrara Mare all'altezza del previsto svincolo di interconnessione ad ovest di Comacchio;
- Autostrada A4 – Passante di Mestre all'altezza di Mestre e, tramite questa, alla A27.

Per quanto il sistema viario secondario, l'itinerario si connette a tutte le strade che già oggi scambiano con la E45 attuale, ed in particolare:

- la SS n. 3 all'altezza dell'esistente svincolo di Terni sulla E45;
- la SS n. 448 all'altezza dell'esistente svincolo di Todi - Orvieto sulla E45
- la SS n. 75-75bis all'altezza dello svincolo di Collestrada sulla tangenziale di Perugia;
- la SS n. 73 e 73 bis all'altezza dello svincolo di Sansepolcro;
- la SS n. 9 all'altezza dello svincolo di Cesena nord.

Per quanto riguarda la E55, si segnalano in particolare le seguenti interconnessioni con la rete stradale secondaria:

- la SS 309 Romea a Ravenna, Codevigo e Mestre;
- la SR 105 a Codevigo;
- la SP 516 per Padova;
- la SP 45 ad Adria;
- la SP 46, in provincia di Rovigo e, tramite questa, la SR 495
- la SP "Gran Linea" nel ferrarese;
- la SS 16 all'altezza di Ravenna ed Alfonsine.

1.2.2 Amministrazioni Territorialmente Interessate

Dal punto di vista amministrativo, l'itinerario in oggetto, procedendo da sud verso nord, interessa i seguenti territori regionali, provinciali e comunali:

Regione	Provincia	Comuni
Lazio	Viterbo	Orte
Umbria	Terni:	Narni, Terni, S. Gemini, Montecastrilli, Acquasparta
	Perugia	Massa Martana, Todi, Collazzone, Deruta, Torgiano, Perugia, Umbertide, Montone, Città di Castello, San Giustino
Toscana	Arezzo	Sansepolcro, Pieve S. Stefano
Emilia-Romagna	Cesena	S. Agata Feltria, Forlì: Verghereto, Bagno di Romagna, Sarsina, Sogliano al Rubicone, Mercato Saraceno, Roncofreddo, Cesena.
	Ravenna	Ravenna, Alfonsine
	Ferrara	Argenta, Comacchio, Ostellato, Massa Fiscaglia, Codigoro, Berra, Mesola
Veneto	Rovigo	Ariano nel Polesine, Corbola, Taglio di Po, Adria
	Padova	Correzzola, Codevigo
	Venezia	Cavarzere, Cona, Campagna Lupia, Mira, Dolo, Piapiga, Mirano

[Handwritten signatures and initials: "d 47", "G", "A", "P", "B", "M", "R", "S"]

1.3 Strumenti di Pianificazione Territoriale

L'esame degli strumenti di pianificazione, a scala vasta ed a scala comunale, condotta dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale, ha reso possibile la verifica della previsione dell'opera all'interno dei massimi strumenti di pianificazione del territorio e del grado di coerenza esistente, con particolare riferimento al settore dei trasporti ed alla vincolistica ambientale.

Si ricordano, tra i Piani che fanno menzione dell'opera:

- Il "Piano Generale dei Trasporti" approvato nel gennaio 2001
- Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale. Lo SNIT attuale evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e dagli approfondimenti che seguiranno. L'implementazione del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, tiene necessariamente conto degli accordi europei relativi alle reti TEN e del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.
- Il "Programma infrastrutture strategiche" allegato al 3° Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) del triennio 2006-2009, deliberato dal CIPE il 15/07/2005;
- L'Accordo Quadro Stato-Regione;
- Il Piano Regionale dei Trasporti;
- Piani di Assetto Idrogeologico (PAI) delle seguenti Autorità di bacino :
 - di rilievo nazionale sono :
 - Fiume Tevere, Fiume Po, Fiume Adige, fiumi dell'Alto Adriatico (Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione);
 - di rilievo interregionale sono :
 - Fiumi Marecchia e Conca, Fiume Reno e fiume Fissero - Tartaro - Canalbianco;
 - di rilievo regionale sono :
 - Bacini regionali Romagnoli e Veneto - laguna di Venezia.

1.4 Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali

Lo studio delle previsioni urbanistiche è stato condotto prendendo in considerazione una fascia di ampiezza complessiva di un chilometro (500 m per lato rispetto all'asse stradale). Per lo sviluppo dell'analisi sono state recepite le zonizzazioni dei PRG, le Norme Tecniche di Attuazione ed, ove presenti, le carte dei vincoli prodotte dai singoli comuni, sintetizzate nelle seguenti voci di legenda, coerentemente ai contenuti della L. 765/67 e al D.M. 1444/68:

- zona A; (agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi)
- zona B; (le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, cioè superficie coperta < 1/8 del totale e con densità territoriale sia superiore ad 1,5 mc/mq, diverse dalle zone A).
- zona C attuata/in corso di attuazione; (le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi, che risultino inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui al capo precedente).
- zona C di nuovo impianto; (come precedente)
- zona D esistente/in corso di attuazione; le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati
- zona D di previsione; (come precedente)
- zona E; (parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui - fermo restando il carattere agricolo delle stesse - il frazionamento delle proprietà richieda insediamenti da considerare come zone C)
- zona F/G esistente; (parti di territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale)

- zona F/G di previsione; (come precedente)
- aree naturali (con prevalenza di copertura vegetale arborea) o seminaturali (di tipo agricolo) che presentano particolari elementi di interesse paesaggistico e ambientale o sono sottoposte a specifiche indicazioni di tutela, salvaguardia e gestione;
- altre zone urbane (in questa voce sono compresi i cimiteri, le cave, gli aeroporti, i campeggi, gli impianti speciali, le zone militari);
- piani particolareggiati.

Sono state considerate, inoltre, le viabilità e le linee ferroviarie di progetto, le viabilità e le linee ferroviarie esistenti, nonché gli ambiti dei corpi idrici (fiumi, torrenti, canali, laghi).

Nelle aree denominate E sono state inserite sia le aree agricole che le aree boscate, non soggette, secondo le indicazioni della strumentazione urbanistica, a particolari tutele o salvaguardie. Nelle aree naturali (con prevalenza di copertura vegetale arborea) o seminaturali (di tipo agricolo) che o presentano particolari elementi di interesse paesaggistico e ambientale o sono sottoposte a specifiche indicazioni di tutela, salvaguardia e gestione sono state unificate invece le aree che, nei vari strumenti urbanistici, sono individuate come di particolare valenza naturalistica ambientale. Tra queste ultime sono stati, pertanto, compresi: boschi (comune di Verghereto), aree lungo gli alvei dei fiumi (Perugia, Città di Castello, Sarsina), aree verdi di rispetto e salvaguardia dei tessuti storici (Collazione), aree agricole da salvaguardare (Narni) o sottoposte a specifici azioni di tutela e salvaguardia, anche ai sensi delle indicazioni delle strumentazioni urbanistiche e territoriali di livello superiore (Todi, Deruta, Bagno di Romagna, Codevigo, Campagna Lupia, Mira).

1.4.1 Il Piano di Classificazione Acustica

Lo studio dei rapporti del progetto con le indicazioni della pianificazione urbanistica locale ha preso anche in considerazione i piani di zonizzazione acustica vigenti, che sono stati recepiti per lo svolgimento dello studio della componente rumore:

I seguenti comuni rientranti nella fascia indagata ai fini della componente rumore sono risultati, in fase di indagine, dotati di strumenti di zonizzazione / classificazione acustica.

- Regione Toscana: Sansepolcro, Pieve S. Stefano;
- Regione Emilia - Romagna: Sarsina, Sogliano al Rubicone, Roncofreddo, Cesena, Forlì, Ravenna, Ostellato, Codigoro;
- Regione Veneto: Ariano nel Polesine, Corbola, Taglio di Po, Adria, Codevigo, Campagna Lupia, Mira, Pianiga, Dolo, Venezia.

Stralci dei suddetti piani sono riportati nel SIA.

1.4.2 I Vincoli Presenti nel Territorio

Come accennato, per la redazione della "Carta dei Vincoli e dei Piani" (serie. 90307-P3-PM-04) per ciascuna regione considerata sono state prese a riferimento diverse fonti, e, in particolare per ciò che riguarda i vincoli a carattere sovraordinato sono state considerate le indicazioni sintetizzate nel seguito.

- A) Beni paesaggistici ed ambientali
- B) Patrimonio storico - archeologico- culturale
- C) Aree protette
- D) Vincolo idrogeologico
- E) Indicazioni di tutela della pianificazione regionale
- F) Indicazioni di tutela della pianificazione provinciale per laghi, corsi d'acqua ed acque sotterranee

- G) *Indicazioni di tutela della pianificazione provinciale per zone ed elementi di interesse paesistico - ambientale*
- H) *Tabella G.8: Indicazioni di tutela della pianificazione provinciale per zone ed elementi di interesse storico*
- I) *Tabella G.9: Indicazioni di tutela della pianificazione provinciale per la viabilità*

sono inoltre stati riportati, sotto forma di tabella riassuntiva, gli ambiti di tutela direttamente interessati o immediatamente adiacenti al tracciato di progetto, per ciascuna delle regioni interessate.

1.4.2.1 Regione Lazio

Nel territorio del comune di Orte si riscontra la presenza una vasta area tutelata per la presenza di Beni d'insieme (P.T.P della Regione Lazio) che include il corso del Fiume Tevere, vincolato dal D.L. 42/2004 art. 142 a,c,g,i (ex Legge 431/85), l'abitato di Orte Scalo e le aree verdi limitrofe, sulla quale si attesta parte dello svincolo di immissione alla E45, e due aree di vincolo da D.L. 42/2004 art. 136 e art. 142 m, che interessano un'area di versante compresa tra l'autostrada A1 ed il primo tratto della E45.

1.4.2.2 Regione Umbria

Nelle province di Terni e Perugia si verifica la presenza del vincolo idrogeologico ed un'uniforme sistema di tutela, attuata attraverso il D.L. 42/2004 art. 142 a,c,g,i (ex Legge 431/85), del complesso apparato di fiumi che confluiscono nel fiume Tevere e nel fiume Nera, e delle aree verdi che caratterizzano il sistema collinare e montuoso. Nell'area in cui il fiume Nera si immette nell'invaso del lago di S. Liberato si riscontra la presenza del sito pSIC IT 5220022 "Lago di S. Liberato" a cui si sovrappone il vincolo della D.L. 42/2004 art. 142 a,c,g,i (ex Legge 431/85), in una vasta area interessata dal vincolo idrogeologico.

Altre aree di pregio naturalistico, collocate a ridosso dei corsi d'acqua e del sistema collinare che delimita il corso del Tevere, risultano essere vincolate dal D.L. 42/2004 art. 136 (ex Legge 1497/39) in cui anche la componente urbanizzata di valore storico testimoniale viene inserita nel sistema vincolistico. Il corso del fiume Tevere, più volte intercettato dal tracciato dell'esistente E45 nel territorio della provincia di Perugia, risulta interessato dai siti pSIC IT5210061 ("Torrente Naia") e pSIC IT521003 ("Fiume Tevere tra San Giustino e Pierantonio"), nonché dai siti pSIC IT5210077 ("Boschi a Farnetto di Collestrada"), pSIC IT5210025 ("Ansa degli Ornari") e pSIC IT5210054 ("Fiume Tevere tra Monte Molino e Pontecuti (Tevere Morto)")

Si riscontra in tutto il territorio umbro la presenza di aree archeologiche vincolate dal D.L. 42/2004 artt. 2 e 142 m (ex Legge 1089/39), nei tratti dove il tracciato si pone in adiacenza alle rovine di Carsulae e all'antica via Flaminia, sia a Città di Castello dove si evidenzia la presenza di numerose aree ad alta concentrazione di materiali archeologici.

1.4.2.3 Regione Toscana

Il territorio in analisi, attraversato dal tracciato esistente della E45, interessa il primo tratto dell'Alta Valle del Tevere caratterizzata da vaste aree boscate collocate su un sistema alto - collinare, estese fino in prossimità dei centri abitati, dalla presenza di numerosi corsi d'acqua, e da aree di rinvenimenti archeologici disseminate nel fondovalle, oggetto del regime vincolistico previsto dal D.L. 42/2004 art. 142 a,c,g,i. Si riscontra, in particolare, la presenza di una vasta area archeologica vincolata dalla D.L. 42/2004 artt. 142 m inclusa tra il Fiume Tevere ed il Torrente Afra. Tutto il corso del Fiume Tevere nel territorio del Comune di Sansepolcro e di Pieve S. Stefano, risulta vincolato dalla D.L. 42/2004 art. 142 a, c, g, i (zona di rispetto dei corsi d'acqua) assieme al sistema di affluenti che in esso si immettono, ed in particolare, nel tratto in cui il tracciato dell'E45 si pone tangente suo corso, diviene oggetto di previsioni per l'istituzione di un Parco Regionale.

Altre aree notevoli per aspetti naturalistici, inserite dal PTCP della Provincia di Arezzo tra le Aree della Carta Natura, vanno in alcuni casi ad estendere ambiti già vincolati dall'istituzione di Parere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.]

chi Regionali o Nazionali o a sovrapporsi con siti pSIC, presenti in adiacenza o direttamente intercettati dal tracciato.

1.4.2.4 Regione Emilia - Romagna

In provincia di Forlì - Cesena il primo tratto della E 45, attraverso l'Appennino Tosco-Emiliano, va ad interessare una vasta zona di particolare valore paesaggistico - ambientale. L'area in cui si attesta lo svincolo di Verghereto sud ricade all'interno di una zona di tutela naturalistica.

Oltrepassato lo svincolo di Bagno di Romagna il tracciato - nel tratto compreso tra Bagno di Romagna e lo svincolo di Sarsina sud il tracciato va ad interessare varie zone di particolare valore paesaggistico ambientale. Oltrepassato lo svincolo di Sarsina sud, il tracciato interessa ambiti di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei, del paesaggio fluviale e di invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua e zone ricomprese nel limite morfologico (torrente Bevano, fiumi Montone e Ronco, ecc...)

E' da segnalare l'attraversamento della ZPS IT4060008 Valle Mezzano, valle Pega nel tratto compreso tra il Canale Circondariale del Mezzano ed il Canale Circondariale Bando Valle Lepri. Si segnala inoltre l'interferenza con la ZPS Garzaia dello zuccherificio di Codigoro e Po di Volano - IT4060011.

A ridosso del confine con la regione Veneto, il tracciato interessa una zona di tutela dei caratteri ambientali di laghi bacini e corsi d'acqua sita lungo il Po di Goro. Attualmente il corso d'acqua è interessato dal pSIC/ZPS Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico (IT4060016).

1.4.2.5 Regione Veneto

Nel territorio della Provincia di Rovigo interessato dall'opera si riscontra, la presenza di siti SIC e ZPS e di zone umide vincolate lungo il corso del Po di Venezia in corrispondenza del Parco Regionale del Po di Venezia, l'attraversamento, inoltre, di corsi d'acqua vincolati dal Decreto legislativo 42/2004. Si rileva la presenza di un sito archeologico vincolato dal D.L. 42/2004 artt. 2 e 142 m (ex legge 431/85 m) tra il Canal Bianco e il Collettore Padano Polesano in prossimità dell'abitato di Adria. Nel comune di Cavarzere il tracciato di progetto attraversa il corso del fiume Adige, il cui ambito è vincolato dal D.L. 42/2004 art. 142 a,c,g,i ed inserito tra gli Ambiti Naturalistici di Livello Regionale (art. 19 N. di A. del P.T.C.P. della regione Veneto); si rileva inoltre la presenza di un sito pSIC e di zone umide vincolate comprese tra un'ansa del Fiume Adige ed il Canale Gorzone in prossimità del centro abitato di Cavarzere.

In provincia di Padova nell'attraversamento del fiume Brenta e di alcuni canali ad esso attigui il tracciato intercetta le fasce di rispetto dei corsi d'acqua citati (D.L. 42/2004 art. 142 c) ed aree interessate dagli Ambiti Naturalistici di Livello Regionale (art. 19 N. di A. del P.T.C.P. della regione Veneto). In corrispondenza dello svincolo di Codevigo, il tracciato si pone nelle vicinanze della Laguna di Venezia. In questo tratto il tracciato di progetto si pone in adiacenza del SIC IT3250030 "Laguna medio inferiore di Venezia e della ZPSIT3250046 "Laguna di Venezia". Nel tratto compreso tra la progr. 112+000 e la progr. 125+700 il tracciato si attesta in un'area tutelata dal DL 42/2004 art. c) a meno di un tratto di circa 2 km (progr. 122+600 - 124+000). Nel tratto compreso tra la progr. 115+700 e la progr 126+000 il tracciato attraversa un'area interessata dal vincolo di tutela alle bellezze panoramiche.

Lo svincolo di Mestre sud si attesta in una zona di ripopolamento e cattura. Il restante tratto del tracciato attraversa alcuni corsi d'acqua, tra cui il Naviglio Brenta, tutelato ai sensi del Decreto legislativo 42/2004 lett C).

Il tratto di tracciato compreso tra lo svincolo di Codevigo e lo svincolo di connessione con il passante di Mestre ricade all'interno dell'area disciplinata dal Piano D'Area della Laguna di Venezia.

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

[Handwritten initials]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Per definire le coerenze di livello nazionale con il progetto oggetto del presente SIA sono stati considerati vari riferimenti: in primo luogo il Piano Generale dei Trasporti, che rappresenta lo strumento di riferimento per la programmazione/pianificazione del sistema infrastrutturale del Paese nei suoi diversi livelli; parallelamente sono state considerate le indicazioni della Legge Obiettivo, del recente Documento di programmazione Economica Finanziaria del giugno 2007 e le intese tra lo Stato e le Regioni.

In particolare, tra gli assi viari oggetto di specifici interventi, il PGT comprende sia il potenziamento del corridoio trasversale *Roma - Orte - Cesena - Ravenna - Venezia* sia il potenziamento dell'asse *Mestre - Cesena*.

1.4.4 Il Livello Regionale

L'analisi condotta a livello regionale ha preso in considerazione diversi settori di pianificazione/programmazione da quali sono desumibili i rapporti di coerenza del progetto. sintetizzabili nei seguenti elementi salienti da cui è possibile definire la coerenza del progetto con gli obiettivi dei piani, con particolare riferimento al settore socio - economico (Piani Regionali di Sviluppo e Documenti di Programmazione Economica delle Regioni, ricalcano per ciò che riguarda il sistema delle grandi infrastrutture le politiche di intervento stabilite dallo Stato a seguito della Legge Obiettivo, a cui è seguita la fase di redazione delle Intese Quadro Stato - Regioni), come :

- Documento Annuale di programmazione 2007 - 2009 dell'Umbria (che richiama esplicitamente il progetto del corridoio autostradale *Orte - Mestre*),
- Documento di Politica Economico - Finanziaria 2007 - 2010 (Reg. Emilia-Romagna) (che comprende tra in via prioritaria l'itinerario della E45 e la E55 "Nuova Romea").
- Documento di Programmazione Economica - Finanziaria della Regione Veneto (anch'esso comprendente la "Nuova Romea").

1.4.5 Il Livello Provinciale

Anche a livello delle realtà provinciali, compatibilmente con il livello di azione dei piani, sono confermate nei documenti delle provincie interessate.

Per la regione *Umbria*, i Piani di Coordinamento delle Province di *Terni* e *Perugia* riconoscono alla E45 il ruolo strategico di collegamento viario sia a carattere regionale e provinciale che a carattere nazionale denunciando - con particolare riferimento per la provincia di

Per la regione *Emilia - Romagna*, il Piano Territoriale della Provincia di *Forlì - Cesena* pone in evidenza la pericolosità e il notevole traffico, soprattutto pesante, della E45 e richiedono una urgente risoluzione mediante interventi di messa in sicurezza ed adeguamento della piattaforma stradale. Nel Piano di Coordinamento della Provincia di *Ravenna* si pone l'accento al progetto di itinerario alternativo autostradale della E55 e nel Piano Territoriale della Provincia di *Ferrara* si individuano, tra gli obiettivi fondamentali, il decongestionamento della *Romea* con spostamento dei traffici su un itinerario alternativo.

Per la regione *Veneto*, infine, nei Piani Territoriali delle provincie di *Rovigo*, *Padova* e *Venezia* si conferma quanto già esplicitato per la regione confinante, ovvero la necessità di procedere alla riqualificazione dell'itinerario della *Romea* attuale e di realizzare un itinerario alternativo in grado di sopportare elevati flussi di traffico con valenza nazionale ed internazionale, finalizzato a risolvere i nodi di connessione della rete dei collegamenti provinciale e regionale.

[Handwritten signatures and initials]

limitazione del livello complessivo delle emissioni, soprattutto in corrispondenza delle aree metropolitane di Padova, Rovigo, Ferrara, Bologna, Firenze ed Arezzo.

Un ulteriore rilevante beneficio connesso alla realizzazione dell'intervento è costituito dal miglioramento dei livelli di sicurezza della circolazione che oggi, purtroppo, sia nel caso della SS 309 Romea, tra Mestre e Ravenna, che nel caso della E 45, tra Cesena ed Orte, risultano notevolmente insufficienti.

2.2 Quadro trasportistico e Analisi Costi-Benefici

Le attività di analisi e studio condotte nell'ambito dell'Analisi Trasportistica hanno perseguito le seguenti finalità:

- Valutare l'entità dei traffici prevedibili all'avvio esercizio sull'intero collegamento e sulla rete stradale/autostradale integrata/concorrente e, più in generale, su quella per la quale si possono prevedere variazioni d'uso congruenti alle messa in esercizio dell'intervento;
- Comprendere l'influenza della tariffa sull'entità e sulla distribuzione dei flussi veicolari (leggeri e pesanti);
- Definire le variazioni d'uso dell'infrastruttura oggetto di studio a seguito della realizzazione di collegamenti stradali/autostradali programmati/pianificati a livello nazionale e/o regionale.

2.2.1 Quadro trasportistico

L'area considerata nelle analisi trasportistiche è stata estesa all'intero territorio nazionale e la base dati utilizzata ha riguardato tale ambito territoriale (dati ISTAT spostamenti intercomunali e matrici O/D intercasello rete autostradale interconnessa) oltre ad una estesa serie di rilevazioni dirette dei flussi veicolari sul reticolo corridoio direttamente interessato dall'intervento per un totale di oltre 1.000 punti di controllo dei flussi. Il modello di domanda/offerta così predisposto è consistito in un grafo rappresentativo della rete stradale ed autostradale di circa 17.000 archi, verificando l'influenza che la struttura tariffaria assume rispetto ai livelli d'uso della infrastruttura.

Si è verificato, infatti, che introducendo una tariffa equivalente a quella media della rete autostradale italiana l'entità dei flussi di veicoli leggeri si riduce apprezzabilmente raggiungendo, in assenza di traffico indotto, valori compresi tra il 53% ed il 59% di quelli senza pedaggio; nel caso, invece, dei flussi di veicoli pesanti tale riduzione è minore in quanto, con l'introduzione della tariffa media autostradale, si mantengono livelli di flusso pari a circa l'85%-86% di quelli in assenza di pedaggio; ciò indica una maggiore "rigidità" della domanda di trasporto merci al variare della componente "tariffa" del costo generalizzato. Pertanto, si è sentita l'esigenza di analizzare gli effetti dell'intervento in relazione :

- alla definizione del regime tariffario da applicare;
- alle fasi attuative dell'intervento, e cioè :
 - completamento del programma di manutenzione straordinaria sull'E45;
 - E45 con interventi di prima fase ed E55 tra Ravenna e la Ferrara Mare;
 - E45 con interventi di prima fase ed E55 completa;
 - E45 con interventi di seconda fase ed E55 completa.

In particolare, vista la rilevanza dell'argomento, si è deciso di tener conto dei valori di flusso inseriti nell'ambito delle valutazioni economico-finanziarie alla base della Proposta di Finanza di Progetto.

Rispetto agli interventi previsti e riportati nella Relazione Istruttoria, all'orizzonte temporale di prevedibile avvio esercizio dell'intero collegamento autostradale "Orte-Venezia" si può ragionevolmente ritenere che, tra tutti gli interventi elencati, potrebbero essere completati solo i seguenti

- "F": Il quadrilatero Umbria-Marche;
- "G": Il collegamento autostradale Broni-Pavia-Mantova-Cremona-Nogara-Mare;
- "H": L'autostrada Cispadana;
- "H": L'autostrada Valdastico;

Tenuto conto di quanto detto, quindi, è stato possibile definire i seguenti scenari Infrastrutturali:

- **Scenario di Riferimento:** (Rete autostradale e stradale esistente, con il Passante di Mestre).
- **Scenario 1:** (Rete dello Scenario di Riferimento + intervento complessivo, (con o senza pedaggio), con interconnessione diretta sul Passante di Mestre;
- **Scenario 2:** (Rete dello Scenario di Riferimento + dall'intervento complessivo, (con o senza pedaggio), con interconnessione diretta sulla Tang.le di Mestre;
- **Scenario 3:** (Rete dello Scenario 1 comprensiva di alcuni degli interventi in programma, interventi B, F, G e H di cui all'elenco indicato in Relazione Istruttoria);
- **Scenario 4:** (Rete dello Scenario 2 comprensiva di alcuni degli interventi in programma, interventi B, F, G e H di cui all'elenco indicato in Relazione Istruttoria);
- **Scenario 5:** (Rete dello Scenario 1 comprensiva di tutti gli interventi in programma indicati in Relazione Istruttoria);
- **Scenario 6:** (Rete dello Scenario 2 comprensiva di tutti gli interventi in programma indicati in Relazione Istruttoria).

Ai fini della valutazione delle percorrenze medie annuali sulla nuova infrastruttura è stato necessario definire degli orizzonti temporali di analisi. A tale scopo sono stati individuati i seguenti orizzonti:

- Anno 2006: ricostruzione della domanda di trasporto attuale;
- Anno 2020: messa in esercizio completo dell'asse autostradale Orte-Venezia;
- Anno 2040: orizzonte temporale di lungo periodo.

Dopo aver definito gli orizzonti temporali di analisi è stato necessario definire dei tassi di crescita della domanda di trasporto nell'arco temporale considerato.

A tal proposito sono state considerate le conclusioni a cui l'"Analisi socio-economica e stima dell'evoluzione del traffico dei veicoli leggeri e pesanti lungo il corridoio autostradale Orte-Venezia", che partendo dai dati, su serie storica, relativi agli insediamenti residenziali ed economico-produttivi delle sei regioni attraversate permette di individuare i seguenti tassi di crescita:

- **Veicoli Leggeri:**
 - Ipotesi di evoluzione "minima": 1,3% nel periodo 2007 - 2020;
 - Ipotesi di evoluzione "massima": 2,5% nel periodo 2007 - 2020;
- **Veicoli Pesanti:**
 - Ipotesi di evoluzione "minima": 1,5% nel periodo 2007 - 2020;
 - Ipotesi di evoluzione "massima": 2,7% nel periodo 2007 - 2020;

Rispetto ai tassi medi di crescita registrati sulla rete autostradale italiana a pagamento negli ultimi 40 anni (1966-2006) i valori ipotizzati per il presente studio sono pari a circa il 50%.

2.2.2 Analisi Costi-Benefici

Dopo la definizione degli scenari di traffico, è stata condotta una verifica del livello di stabilità della convenienza economico-sociale al variare di alcuni elementi endogeni al progetto, quali un aumento dei costi di investimento o un allungamento dei tempi di realizzazione delle opere, così come di elementi esogeni, quali il tasso annuo di crescita del traffico durante l'orizzonte temporale di pianificazione, comprensiva di una analisi di sensitività rispetto ad aumenti del volume preventi-

vato di investimenti per i lavori principali così come a variazioni in aumento della tempistica prevista per l'esecuzione dei lavori medesimi.

Il valori calcolati dal TIRE, anche con l'applicazione di criteri prudenziali di sviluppo del traffico negli anni a venire, sono significativamente più elevati di quello ritenuto congruo dalla Commissione Europea per la valutazione dei Grandi Progetti Infrastrutturali, cioè dell'applicazione di un tasso di sconto per l'analisi economica pari al 5%, di circa un punto percentuale inferiore a quello consigliato per l'analisi finanziaria.

Ipotesi progettuali	TIRE	VANe	Rapporto B/C
Scenario 1			
senza pedaggio			
con pedaggio	7,37%	1.528.054.000 €	1,3429
Scenario 2	11,27%	4.399.772.000 €	1,9873
senza pedaggio	8,92%	2.629.957.000 €	1,5901
con pedaggio	9,25%	2.878.718.000 €	1,6460

L'analisi di sensitività della redditività economica del progetto misurata dal Tasso Interno di Rendimento Economico (TIRE) è stata effettuata con riferimento alle possibili variazioni dei seguenti aspetti:

- Variazione della tempistica prevista per la costruzione delle opere;
- Variazione in aumento dei costi previsti per la costruzione delle opere, rispetto all'importo a base di appalto.

L'analisi è stata condotta sia rispetto all'ipotesi di pedaggiamento dell'infrastruttura con tariffe allineate a quelle applicate da Autostrade per l'Italia sia all'ipotesi di assenza di pedaggio a carico dell'utenza.

L'ipotesi progettuale denominata Scenario 1, senza l'applicazione di pedaggiamento sul Corridoio autostradale Orte-Venezia, è caratterizzata da redditività più contenuta rispetto a quelle che contraddistinguono le altre soluzioni in rassegna. L'aumento dei costi per i lavori, calcolato sull'importo a base di appalto, determina una sensibile riduzione della redditività economica. Il calcolo dei benefici in ipotesi di ritardi nell'esecuzione della prima fase dei lavori è stato effettuato rinviandone di 1 anno e 2 anni il conseguimento.

L'analisi di sensitività condotta nell'ipotesi di pedaggiamento dell'asse autostradale Orte-Mestre è caratterizzata da valori più elevati di reattività economica. Anche con aumenti del 30% rispetto all'importo a base d'asta, la redditività rimane significativamente superiore alla soglia di convenienza economica, fissata al 5% secondo le raccomandazioni fornite dalla Commissione Europea per la valutazione dei Grandi Progetti.

L'analisi di sensitività condotta rispetto allo Scenario 2 evidenzia andamenti intermedi rispetto a quelli che caratterizzano le due ipotesi dello Scenario 1.

Anche in questo caso si ravvisa una variazione della redditività più consistente a fronte di aumenti nell'importo a base d'asta dei lavori. Il rinvio dei benefici, per periodo pari a 1 e 2 anni, non si traduce in una sostanziale riduzione della redditività, data anche la diversa distribuzione temporale degli investimenti previsti nella prima fase. I mancati benefici sono, pertanto, quasi interamente compensati dai minori costi attualizzati determinati dall'allungamento del periodo di costruzione. Molto più consistente la riduzione della redditività a fronte di aumenti nel costo previsto per la realizzazione dei lavori.

Il quadro economico-finanziario dell'opera evidenzia un costo totale dei lavori e delle somme a disposizione pari a:

A) Lavori a base di Appalto	6.733.348.774,06 €
B) Somme a disposizione	1.704.995.113,71 €
A) + B) Totale (IVA Esclusa)	8.438.343.887,77 €
C) Interventi di Compensazione Valle del Mezzano	10.307.826,21 €
A) + B) + C) Totale (IVA Esclusa)	8.448.651.713,98 €

2.3 L'Alternativa Zero

La valutazione dell'opzione zero è stata effettuata con due indirizzi predominanti, la situazione del traffico attuale con le relative ricadute sulla sicurezza, e le considerazioni economico-commerciali sulla validità delle interrelazioni con l'Est Europeo, sintetizzabili nel seguente trend (relative agli ultimi 10 anni):

- Relazioni con l'Europa Occidentale: - 8% circa;
- Relazioni con l'Europa Centrale: tendenzialmente stabili;
- Relazioni con l'Europa dell'Est: + 12%.

In tale contesto, i principali risultati attesi dalla realizzazione del corridoio autostradale Orte - Mestre, che è compreso sin dal 1996 nel sistema della rete europea TEN-T, sono così riassumibili:

- implementare la funzione di collegamento tra il NE-Italia con Roma e la costa centro-meridionale tirrenica.
- riequilibrare la distribuzione dei grandi flussi nazionali di traffico per i collegamenti sopra citati, che oggi insistono troppo pesantemente sull'itinerario A1 (Orte - Bologna) - A13 (Bologna - Padova) - A4 (Padova - Venezia).

Questo itinerario, infatti, costituisce oggi l'unica alternativa autostradale al corridoio Orte - Mestre E45/E55, rispetto al quale determina sia un allungamento delle percorrenze di circa 50 Km (con le comprensibili ricadute economiche ed ambientali che questo comporta sul sistema paese) sia un aggravio delle note criticità attualmente presenti sulle cerniere metropolitane di Firenze, Bologna e Padova.

Inoltre, ed ancor più, la realizzazione dell'opera si propone di risolvere in termini di sicurezza due situazioni tra le più critiche in Italia, quello della E45, e quello della SS 309 Romea, la prima già molto incidentata, la seconda tra quelle con il maggior numero di incidenti a livello nazionale, che presentano problemi strutturali assai evidenti nei tratti:

- la E45 nel tratto Orte - Ravenna;
- la Romea (SS309) che collega Ravenna con Mestre.

Se, dunque, il mantenimento di una situazione di non intervento è sconsigliabile sia dal punto di vista trasportistico che della sicurezza del traffico, la realizzazione di uno solo dei due interventi non consentirebbe di raggiungere i benefici di "sistema" richiesti, lasciando praticamente irrisolto sia il problema centrale del riequilibrio della distribuzione dei grandi flussi nazionali di traffico su strada, sia quello dei nodi critici di Firenze e Bologna.

Con la realizzazione, ad esempio, della sola tratta della E55, l'infrastruttura che si verrebbe a creare avrebbe una valenza per lo più limitata alle zone orientali dell'Emilia Romagna e del Veneto ed a quelle adriatiche, e pertanto:

- non sarebbe utilizzabile come reale alternativa all'attuale corridoio Venezia-Padova-Bologna-

[Handwritten signatures and initials]

Firenze-Orte;

- non permetterebbe di collegare in modo più diretto e funzionale la costa tirrenica centro-meridionale con il Corridoio V e l'est europeo;

Inoltre, per salvaguardare la funzionalità del corridoio della E55 massimizzandone i benefici, risulterebbe comunque necessario attuare interventi significativi sulla E45, sottoposta inevitabilmente a ulteriori flussi veicolari, per garantire:

- la percorribilità dell'infrastruttura e la funzionalità delle sue opere d'arte;
- adeguati standard di sicurezza e confort;
- la risoluzione di nodi urbani critici (Perugia, Forlì - Cesena e Ravenna).

La realizzazione solo degli interventi sulla E45 (soprattutto di manutenzione e di adeguamento sia delle sezioni stradali che della pavimentazione e dei tracciati), a fronte di grandi costi economici porterebbe ad un ulteriore aumento del traffico sull'attuale SS309 *Romea*, oggi assolutamente inadeguata ai livelli di traffico presenti (in alcuni tratti l'incidenza della componente pesante è superiore al 50% del totale dei veicoli in transito, con conseguenti livelli di incidentalità assai più elevati della media nazionale delle strade statali).

2.4 Alternative di tracciato

2.4.1 Le alternative "storiche" (E45 : Deruta - E55 : Valli del Mezzano)

L'illustrazione delle "alternative storiche" ha contemplato i seguenti temi:

- La variante di Deruta (E45)
- l'attraversamento delle Valli del Mezzano (E55)

Per quanto riguarda la E45, nel tratto compreso tra Deruta e Torgiano (dove l'attuale E45 corre tra la zona golenale del Tevere a Ovest e l'abitato di Deruta ad Est, con in più i vincoli delle zone industriali sempre a Ovest del tracciato nonché del successivo progetto del "Nodo di Perugia", tra Madonna del Piano e Collestrada), la soluzione di progetto ante 2009 già aveva abbandonato la scelta dell'adeguamento dell'attuale sede stradale, che oggi taglia a metà l'area dell'abitato di Deruta, per studiare due soluzioni progettuali alternative in variante ambedue ad Ovest, una molto distante dall'abitato, l'altra intermedia in viadotto, nell'ambito golenale del Fiume Tevere.

Successivamente alla presentazione del Progetto 2005, la Regione Umbria manifestava, nel corso di ulteriori tavoli tecnici di confronto, l'intenzione di procedere alla valutazione di un'ulteriore ipotesi di variante che non prevedesse l'attraversamento ad ovest del Fiume Tevere. Quest'ultima proposta, incentrata maggiormente sull'adeguamento in sede della E45, prevede un by-pass dell'abitato di Deruta attraverso la realizzazione di un nuovo tratto in galleria ad est del tracciato attuale della E45.

La nuova soluzione progettuale, ritenuta soddisfacente in relazione alle varie richieste formulate dalla Regione e dagli enti locali, è stata acquisita nel presente progetto preliminare.

Per quanto concerne l'area del Mezzano, si trattava per lo più di alternative nate da studi già effettuati, a partire dagli anni '90, da parte delle Regioni interessate e dai compartimenti ANAS di Venezia e Bologna, per la definizione del corridoio ottimale per il tracciato della "nuova Romea", come opzioni sostanzialmente decadute. La prima prevedeva un attraversamento "largo" ad est di Argenta e Portomaggiore, la seconda uno sviluppo tra Alfonsine e la Superstrada Ferrara-Mare, tagliando a metà le Valli del Mezzano, per ricongiungersi al tracciato della soluzione prescelta all'altezza di Comacchio. L'alternativa non si differenzia in modo sostanziale rispetto alla proposta analizzata in questo SIA e sviluppata nel progetto preliminare. La terza opzione prevedeva un attraversamento "stretto", che, rispetto alla soluzione prescelta, si poneva in posizione più ravvicinata ri-

rispetto all'Argine Agosta e quindi all'area delle Valli di Comacchio, il che costituisce il motivo principale che ha portato all'abbandono dell'ipotesi progettuale.

Soluzione preferenziale Valli del Mezzano

Per l'attraversamento delle Valli del Mezzano", nel nuovo progetto, le alternative si sono sostanzialmente ridotte e due:

- la prima (alternativa "A", molto vicina alla soluzione "2" di cui sopra), è quella studiata nel presente progetto su indicazione della Regione Emilia Romagna e ricalca il corridoio individuato nel "Documento Preliminare Programmatico" del 2003, redatto concordemente con la Regione Veneto;
- la seconda (alternativa "B") fa riferimento al progetto preliminare del 2005.

La principale differenza tra le due soluzioni progettuali è che la soluzione "A" si caratterizza per un maggiore allontanamento dall'argine Agosta delle Valli di Comacchio e per l'interconnessione in prossimità di Taglio Corelli, nei pressi dell'abitato di Longastrino; la soluzione "B", invece, attraversa le Valli in modo più diretto ed è pertanto più breve di circa 2 Km.

L'alternativa A risulta essere una soluzione che risponde meglio, fin dall'immediato, alle attuali e future esigenze del territorio. In definitiva, in considerazione delle caratteristiche dell'area e in conseguenza delle istanze di carattere territoriale ed ambientale rispetto a quelle di altra natura, si è scelta prioritariamente come preferenziale la soluzione denominata alternativa "A".

2.4.2 L'attraversamento del Fiume Po di Venezia

Le ipotesi alternative per l'attraversamento del Po di Venezia fanno riferimento al tracciato studiato nel "Documento Preliminare Programmatico" di progetto per la realizzazione della Nuova Romea - E55 del 2003 che, rispetto al presente Progetto Preliminare, prevede uno spostamento verso ovest del tracciato subito a nord dell'attraversamento del "Po di Goro", in prossimità di Ariano nel Polesine.

L'elemento progettuale di maggior rilevanza è rappresentato proprio dal ponte sul Fiume 'Po di Venezia'. La differenza sostanziale tra la soluzione prescelta e quella del documento del 2003, sta nella distanza arginale nel punto di attraversamento del corso d'acqua; le analisi delle due soluzioni rispetto agli obiettivi di :

- Tutela del territorio e dell'ambiente,
- Funzionalità dell'opera

Hanno evidenziato nel complesso un quadro più favorevole all'Alternativa A, che pertanto è stata acquisita come quella "preferenziale" nell'ambito del Progetto Preliminare del corridoio autostradale.

2.4.3 L'attraversamento in Laguna di Venezia

Un altro ambito di particolare interesse dal punto di vista delle interazioni opera - ambiente è quello in affiancamento alla Laguna di Venezia che, da Sud verso Nord, viene anticipato dallo svincolo di Codevigo, dopo il viadotto sul Fiume Brenta, e caratterizza i successivi 20 Km circa di tracciato, posti nell'ambito della provincia di Padova e Venezia. Tale tratto è particolarmente sensibile dal punto di vista ambientale per la presenza di numerose zone umide ed di un complesso sistema di aree protette (SIC - ZPS - Oasi naturali).

La prima ipotesi progettuale formulata nel 2003 prevedeva di utilizzare, in questo tratto, un corridoio di attraversamento il più possibile adiacente all'attuale Statale 309. In questa soluzione, denominata **Alternativa "A"**, il tracciato corre in stretta adiacenza al Canale Taglio Novissimo, salvo al-

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the right side and several initials at the bottom.

cuni flessi per oltrepassare i nuclei abitati (Lova e Lugo in particolare), e altri ostacoli dislocati lungo il corso d'acqua.

Successive analisi hanno individuato un tracciato (*Alternativa "B"*) che, all'altezza dello svincolo di Codevigo, si sposta più ad ovest di circa 350 m. rispetto al Taglio Novissimo percorrendo, parallelamente al canale, le aree agricole a ridosso della laguna per circa 6 Km. Successivamente il tracciato opera un by-pass dell'abitato di Lova ponendosi fino ad una distanza massima di circa 1.200 m dall'area lagunare, per poi piegare di nuovo verso est attraversando l'area di Lugo, superata la quale le alternative si ricongiungono.

Nel complesso le due alternative presentano indici di preferenza piuttosto variabili e contraddittori; complessivamente la soluzione preferenziale è risultata la *B* per le seguenti motivazioni :

- La soluzione A risulta preferibile (come espresso nel Parere della Regione Veneto, con verifiche sulle livellette da approfondire nel Progetto Definitivo) relativamente ai vincoli, alle tutele territoriali e agli impatti sulla componente antropica, comprensivi dell'uso del suolo;
- La soluzione B risulta preferibile relativamente agli aspetti naturali (ambiente idrico, suolo e sottosuolo, ecosistemi), in quanto più lontana dall'area lagunare, e agli aspetti paesaggistici, comprensivi di quelli archeologici;

2.4.4 Il collegamento diretto al Passante di Mestre o a Mestre sulla A4

Il tratto di collegamento della nuova infrastruttura con la rete autostradale italiana a Mestre costituisce un punto particolarmente importante per il tracciato in progetto, sia perché trattasi del terminale nord di tutto l'asse autostradale sia perché interessa due soluzioni progettuali sensibilmente differenti tra loro.

- L'alternativa "A", che prevede che il tracciato della E55 termini sulla A4 in corrispondenza dello svincolo di Dolo, in modo da creare una interconnessione diretta col Passante di Mestre.
- L'alternativa "B", invece, riguarda l'ipotesi che la nuova E55, seguendo sostanzialmente il corridoio dell'attuale Romea, si innesti sulla A4 con uno svincolo in corrispondenza della località Villabona, al fine di costituire un'interconnessione più diretta con la Tangenziale di Mestre.

Questo determina che, anche dal punto di vista del corridoio progettuale, le due soluzioni differiscano in modo sostanziale in quanto, superato il tratto in affiancamento della laguna di Venezia, la soluzione "B" piega sensibilmente verso est in direzione di Mestre, mentre quella "A" si dirige in direzione opposta verso gli abitati di Mira e Dolo.

2.5 Caratteristiche Tecniche del Progetto

2.5.1 L'Adeguamento della E45

L'intervento ha inizio, nei pressi di Orte, poco a nord dell'attuale svincolo sull'A1, dove questa interseca il raccordo autostradale Terni-Orte-Viterbo, il progetto interessa successivamente l'intera E45 attuale fino a Ravenna, con l'eccezione del tratto relativo al progetto del "Nodo di Perugia" tra Madonna del Piano e Collestrada che, come si è già detto, è parte integrante del corridoio ma non fa parte del presente Progetto Preliminare e Studio di impatto ambientale, perché già approvato dal CIPE.

L'intervento, come sopra specificato, sviluppa un'estesa di circa 22 Km relativamente al raccordo Orte-Terni e di circa 255 km relativamente al tratto compreso dall'interconnessione con detto raccordo e Ravenna (l'attuale E45), con adeguamento dell'infrastruttura in sede, con l'obiettivo di consentire una classificazione dell'itinerario di tipo autostradale ai sensi del Nuovo codice della strada

[Handwritten signatures and notes on the right margin]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

(D.Lgs. 285/92 e successive modifiche ed integrazioni) e della nuova normativa stradale definita dal D.M. 5.11.01. e del regime transitorio disciplinato dal D.M. 22/04/2004 pubblicato sulla G.U. n.147 del 25/06/2004.

L'attuale sede presenta due corsie per senso di marcia, con larghezza della piattaforma variabile da un minimo di 15 ad un massimo di 17 m, ed un andamento planoaltimetrico non sempre adeguato agli standard funzionali e di sicurezza di una moderna infrastruttura autostradale.

In ragione di quanto sopra esposto, come sezioni tipo di riferimento per l'intervento, sono state adottate la sezione

1. Sezione tipo "A" con 2+2 corsie di marcia (piattaforma da 25 m e da 25.20 m in funzione dello spartitraffico)
2. Sezione tipo "B" con 2+2 corsie di marcia e spartitraffico ridotto (con piattaforma da 20.40 m) per i tratti caratterizzati da vincoli inamovibili e da particolari peculiarità morfologiche ed orografiche.

2.5.2 La progettazione della E55

La E55 si configura come un itinerario di valenza internazionale, cui vengono assegnate le funzioni di collegamento principale a servizio delle relazioni nazionali - regionali interessanti gli scambi con il nord-est del Paese e con l'est europeo. Tale direttrice attraversa il territorio padano nel settore orientale e punta verso Mestre, ove, allacciandosi al Passante di Mestre in prossimità dell'attuale casello di Dolo sull'A4, si interconnette alle direttrici di collegamento verso valichi alpini nel territorio friulano.

L'intervento, che si sviluppa per circa 134 Km, ha inizio dall'area di Ravenna, per proseguire, dopo aver intercettato la A14-dir. con la quale si prevede un'interconnessione diretta, lungo le Valli di Comacchio e le aree della Bonifica Ferrarese. In tale tratto si prevede anche la realizzazione dell'interconnessione diretta con la Ferrara-Mare.

Proseguendo verso nord, ed attraversati i fiumi Adige e Po, ci si riconnette al corridoio dell'attuale Romea, che viene affiancato sino a sud di Mestre, dove il tracciato, dopo lo svincolo di Mestre sud, piega a Ovest e va a collegarsi con il "Passante di Mestre", all'altezza dell'attuale casello di Dolo sull'A4 (o in alternativa alla barriera di Venezia Villabona sulla A4).

Nel complesso il tracciato si inserisce lungo un corridoio prevalentemente agricolo ad urbanizzazione non particolarmente elevata, con esclusione di alcuni nodi puntuali quali la tangenziale di Ravenna ed il tratto terminale caratterizzato da una serie di siti di pregio storico a ridosso del "Naviglio Brenta".

2.6 Cantierizzazione

Nell'ambito del progetto di cantierizzazione sono stati previste le seguenti tipologie di aree:

- 1) Cantieri base o principali;
- 2) Cantieri operativi
- 3) Aree di stoccaggio
- 4) Impianti di produzione del calcestruzzo

Le aree di cantiere sono state individuate facendo riferimento ad i seguenti criteri generali:

- Approssimativamente si prevede almeno un'area di cantiere base ed una per impianti ogni 15 - 20 Km circa di tracciato.
- I cantieri operativi sono stati ubicati in corrispondenza di ogni opera d'arte principale (viadotti, ponti, gallerie, sovrappassi e sottopassi), di ogni svincolo, casello ed area di sosta/servizio;

- Per i tratti in trincea/rilevato privi di significative opere d'arte è stata predisposta, cautelativamente, un'area di cantiere operativo almeno ogni 3 - 4 Km circa (cantieri logistici secondari);
- le aree di stoccaggio sono state previste prevalentemente lungo il tracciato della nuova E55, nella misura di una ogni 5 Km circa, in considerazione del rilevante fabbisogno di approvvigionamento di materiali stimato; per la E45 le aree di stoccaggio sono state previste solo in corrispondenza di gallerie o di lunghi tratti in rilevato, ecc.

Nell'ubicazione delle aree di cantiere si è evitato, per quanto possibile, di interferire con le seguenti tipologie di zone:

- Aree di pericolosità idraulica, come definite dai piani di assetto idrogeologico vigenti;
- Aree di elevata pericolosità per frane o dissesti;
- Aree con vincolo storico - archeologico o con rilevante rischio archeologico.
- Parchi e riserve naturali ai sensi della legge 394/91, Zone umide di interesse internazionale, aree della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS), se non già direttamente interferite dal progetto (le aree riportate sulle cartografie relative all'ubicazione dei cantieri).

Dal punto di vista funzionale si è cercato di ottimizzare il dimensionamento e l'ubicazione delle aree di cantiere ponendo attenzione sui i seguenti aspetti:

- L'estensione dell'area, che deve essere sufficiente ad ospitare comodamente tutti i baraccamenti, gli impianti e le opere previste ai fini della Sicurezza;
- L'accessibilità dell'area per mezzo del reticolo viario principale (E45 - strade statali e provinciali) e secondario (strade comunali - poderali);
- Presenza/assenza di interferenze significative con servizi superficiali/aerei, ove noti.

Ove possibile, alcuni cantieri operativi forniscono la logistica per la realizzazione di più opere d'arte, se vicine e ben collegate, in modo da minimizzare l'impatto sul territorio.

Sono stati complessivamente previsti 23 cantieri base, che identificano altrettanti sub-lotti, così distribuiti:

- Lungo la E45: 14 cantieri base (1 ogni 18 Km circa)
- Lungo la E55: 9 cantieri base (1 ogni 15 Km circa)

In ogni caso è previsto che tutti i cantieri base e gli impianti e la maggior parte dei cantieri operativi siano comunque raggiungibili anche attraverso la viabilità secondaria, e questo per poter fronteggiare situazioni di emergenza dovute al rischio di saturazione della viabilità principale (soprattutto sulla E45).

Inoltre, sebbene sia previsto che tutte le lavorazioni possano essere effettuate conservando, almeno parzialmente, la funzionalità della strada, sono stati comunque individuati, in via cautelativa, dei percorsi alternativi quali by pass di attraversamenti critici, generalmente individuati in corrispondenza delle opere d'arte maggiori.

2.6.1 Stima della movimentazione dei mezzi in fase di cantiere

- **Primo segmento: Orte Terni**
Previste circa 170 corse giornaliere di mezzi pesanti, che saranno concentrate lungo l'asse attuale della E45, determinando un incremento dei traffici pesanti dell'ordine del 4% ed un incremento totale del traffico pari a circa lo 0,6%
- **Secondo segmento: Terni - Perugia**
Per questa tratta, nella fase più impattante delle lavorazioni (Fase 1) si sono stimate mediamente 90 corse giornaliere di mezzi pesanti per ognuno dei 4 principali lotti operativi previsti, con un incremento medio del traffico sulla E45 quantificabile in circa lo 0,3%
- **Terzo Segmento: Perugia - Verghereto**

Per questo segmento, nella fase più impattante delle lavorazioni, si sono stimate mediamente 60 corse giornaliere di mezzi pesanti per ognuno dei 6 principali lotti operativi previsti; le corse saranno concentrate lungo l'asse attuale della E45, determinando un incremento massimo dei traffici pesanti dell'ordine del 4,5%, e di quelli totali dell'ordine dello 0,69%.

- Quarto Segmento: Verghereto - Cesena

Per questa tratta, in Fase 1, si sono stimate mediamente 80 corse giornaliere di mezzi pesanti per ognuno dei 3 principali lotti operativi previsti, suddivise in modo omogeneo lungo il tracciato della E45 attuale. Questo determina, sulla E45, un incremento dell'ordine dello 1,7% per i traffici pesanti e dello 0,4% circa dei traffici totali.

- Quinto Segmento Cesena - Alfonsine

La distribuzione delle corse giornaliere lungo le direttrici di trasporto prevede un valore massimo di circa 400 corse giornaliere di mezzi pesanti sulla E45 nel tratto Cesena - Ravenna con un incremento dei traffici pari a circa il 2%, e un valore massimo di circa 550 corse giornaliere di mezzi pesanti sulla SS 16 nel tratto Ravenna - Alfonsine, con un incremento dei traffici dell'ordine del 3,6%.

- Sesto Segmento Alfonsine - Adria

Il sesto segmento è uno dei più problematici in quanto, a fronte di un significativo fabbisogno di terre per rilevato, corrisponde una assoluta inadeguatezza dell'offerta del territorio che ha portato, in questa fase, a concentrare la ricerca degli approvvigionamento su fonti "alternative" (dragaggio del porto di Ravenna, o materiale proveniente dai comprensori pugliesi, o dai materiali potenzialmente sfruttabili derivanti dai lavori di manutenzione ed adeguamento della rete idrica locale, così come preliminarmente concordato con i competenti consorzi di bonifica.

Nel complesso gli incrementi di traffico previsti per la rete interessata dalla realizzazione di questo segmento sono contenuti al di sotto del 10%, con incrementi maggiori solo per la SP 15 - SP 68 loc. Massa Fiscaglia (+12%), la SP 68 loc Mezzogoro (+14%) e la SP 15 loc. Longastrino - Anita (+24%).

- Settimo Segmento Adria - Mestre:

Anche il settimo segmento è caratterizzato da un significativo fabbisogno di terre per rilevato; tuttavia in questa tratta, almeno per la parte a nord di Codevigo, si è potuto contare sull'offerta del territorio derivante dal comprensorio di Treviso, che si presenta sufficientemente dotato di risorse ed adeguatamente collegato per mezzo di infrastrutture autostradali all'area di progetto.

Dal punto di vista trasportistico, pertanto, il quinto segmento appare in questa fase uno dei più sollecitati, mentre, pur con assunti estremamente cautelativi, gli impatti minori sono prevedibili lungo i cantieri della E45, in quanto il fabbisogno di materiale è relativamente basso in rapporto alla lunghezza dell'intervento. Valori più significativi sono presenti lungo il corridoio della E55, ove si riscontra un elevato fabbisogno di terre da rilevato a fronte di un'offerta del territorio, da questo punto di vista, piuttosto scarsa, che rende necessario il ricorso a percorsi più lunghi.

2.7 Bilancio Materiali

L'esame dei dati di progetto ha consentito di definire il quadro generale di bilancio dei materiali da acquisire e dei materiali da smaltire. Nel SIA e nella relazione istruttoria sono esposti i bilanci materiali dei singoli segmenti esaminati, per i quali il bilancio generale (indicativo solo per i totali delle movimentazioni necessarie assommano a :

TABELLA BILANCIO MATERIALI

	Necessità di approv.	Materiale proveniente da recupero scavo	Bilancio	Materiali da Piano Cave, Bonifiche o altri segmenti	Materiale residuo cavabile da Piano Cave
Pregiati	18.275.811,65	2.229.432,30	16.046.379,35	16.046.379,35	3.447.777,74
Poveri	23.052.252,68	5.866.396,62	17.185.856,06	17.858.886,52	-
Terreno vegetale	1.487.148,19	5.463.005,44	-3.975.857,25	-	-

2.8 Opere di Mitigazione Ambientale e di Compensazione

Nel progetto sono stati inseriti alcuni interventi mirati al fine di garantire l'ottimale inserimento dell'opera nel sistema ambientale, evidenziati per le singole componenti, in generale però si nota come nella progettazione dell'opera si è rimandato alle successive fasi progettuali, in funzione degli approfondimenti tecnici che saranno effettuati, la definizione di accorgimenti in grado attenuare alcuni potenziali impatti localizzati che potrebbero verificarsi nello scenario ad opera realizzata.

2.8.1 Atmosfera

Per la componente, si prevedono punte d'impatto sulla qualità dell'aria localizzate generalmente allo sbocco delle gallerie di maggiore lunghezza (tra quelle di nuova realizzazione si citano in particolare quella di Verghereto, di Deruta e di Pieve S.Stefano), dove si concentra in un punto l'emissione che si sviluppa lungo tutto il tratto confinato.

Nella progettazione definitiva si preannunciano interventi che tengano conto di due differenti approcci, tecnicamente praticabili, con differenti livelli di incisività, per il trattamento della massa d'aria inquinata proveniente dalla galleria, in modo che l'effetto sulla qualità dell'aria circostante possa essere il più possibile controllato, con interventi tipo :

- 1) Torri di ventilazione
- 2) Trattamento prima dell'espulsione

Per quel che riguarda i tratti a cielo aperto, non sono state considerati interventi di mitigazione e l'opera andrà considerata, una volta in esercizio, all'interno del complesso delle misure da piano di risanamento della qualità dell'aria delle singole Regioni.

2.8.2 Ambiente Idrico

L'analisi della componente Ambiente Idrico effettuata nel Quadro di riferimento Ambientale ha permesso di evidenziare le potenziali criticità, in riferimento alle quali sono stati individuati i seguenti interventi di mitigazione:

Attraversamenti di tratti fluviali pensili.

Per alvei in cui il livello si trova a quote superiori rispetto al territorio circostante, nell'ottica di ridurre al minimo gli impatti procurati dall'opera in oggetto, sono state previsti i seguenti interventi di mitigazione :

- Per quanto riguarda il posizionamento delle pile dei viadotti, se ne prevede il posizionamento al di fuori delle aree golenali.
- Allontanamento dall'argine del rilevato di approccio al viadotto;
- Periodiche pulizie degli alvei e loro manutenzione.

Aree di esondazione periodica

- Studi preventivi delle aree soggette ad allagamento;
- Corretto posizionamento e dimensionamento delle luci di attraversamenti (tombini, ponti e pile di viadotti);
- Manutenzione e pulizia periodica luci degli attraversamenti.

Aree di ricarica idrogeologica

Per aree caratterizzate da infiltrazioni che alimentano la falda idrica sotterranea, nel progetto sono previste, contemporaneamente alla realizzazione sede stradale le seguenti mitigazioni :

- Intercettazione e smaltimento delle acque di piattaforma.
- Reimmissione in falda dopo opportuni trattamenti di depurazione

Aree ad elevata vulnerabilità idrologica ed idrogeologica

Per aree caratterizzate da elevata permeabilità e presenza di falda e/o interessate dalla presenza di corsi d'acqua, pozzi e sorgenti, si prevede la :

- Realizzazione di sistemi di smaltimento "chiusi".

2.8.3 Suolo e sottosuolo

L'analisi della componente Suolo e sottosuolo, in riferimento alle potenziali criticità, ha permesso di individuare i seguenti interventi di mitigazione:

Attraversamento o sviluppo adiacente aree in frana

Nelle aree interessate da dissesti potenziali, in atto e/o quiescenti è necessario prevedere la possibile interazione nei confronti di scavi in trincea o nella costruzione di rilevati che possono determinare squilibri in condizioni di equilibrio limite, con interventi tendenzialmente classificabili come :

Attivi

- demolizione e disaggio di masse rocciose instabili mediante il quale si riesce a stabilizzare porzioni di pareti mediante lo scaricamento a valle dei massi pericolanti;
- chiodatura e iniezione di pareti rocciose mediante le quali si riesce a trasformare ammassi rocciosi dislocati in blocchi in ammassi consolidati ed omogeneizzati.

Passivi

- reti metalliche armate e non, che consentono di consolidare vaste superfici ricoprendole con reti di acciaio a maglia generalmente esagonale e/o quadrata fissate a monte e a valle tramite chiodature, ed irrigidite con tramezzature di cavi di acciaio a losanga;
- barriere paramassi che consentono di annullare i rischi connessi alla caduta massi senza intervenire direttamente sulle pareti mettendo in opera sistemi di intercettazione costituiti da pannelli di rete di acciaio sostenute da strutture in acciaio ancorate e tirantate al suolo.

Altri tipi di intervento previsti sono :

- demolizione e disaggio di masse rocciose instabili;
- chiodatura e iniezione di pareti rocciose
- reti metalliche armate
- barriere paramassi
- regimazione idraulica
- ripopolamento vegetazionale
- posa in opera di drenaggi
- interventi di ingegneria naturalistica

Attraversamento aree soggette ad erosione o subsidenze

Nei versanti interessati da erosione diffusa e/o incanalata (calanchi) sono previsti :

Parere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale
Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

- regimazione idraulica
- ripopolamento vegetazionale
- stabilizzazione livello base impluvi
- posa in opera di drenaggi

2.8.4 Vegetazione, flora e fauna – Ecosistemi – Paesaggio

Le mitigazioni previste per la componente Vegetazione, prevedono il rafforzamento e/o ripristino della stessa con scelta delle specie a seconda dell'ambito fitoclimatico (ambito delle Valli del Tevere e del Nera, ambito dell'Appennino Tosco-Emiliano, ambito della Pianura Padana) in cui ricadono. Le specie arbustive ed arboree scelte sono state individuate tra quelle reperibili con maggior facilità sul mercato vivaistico o che richiedono minori interventi di manutenzione, con le seguenti tipologie :

- Creazione di cenosi arbustive ed arboree in prossimità di corsi d'acqua
- Rinfoltimento e rafforzamento vegetazione
- Rete protezione fauna e nuclei di vegetazione associata
- Rinaturazione
- Sistemazione a verde degli imbocchi di gallerie naturali e artificiali
- Sistemazione ambientale di aree di svincolo e delle aree intercluse
- Inserimento di Fascia arbustiva
- Ripristino dell'uso agricolo
- Riutilizzazione delle aree interne alle rampe di raccordo con la viabilità locale
- Inserimento paesaggistico delle aree di sosta e servizio
- Duna di protezione acustica e dell'avifauna e di inserimento paesaggistico – ambientale
- Fascia arboreo – arbustiva di protezione
- Ripristino del continuum
- Sottopassi per fauna di nuova realizzazione
- Sottopassi per fauna derivante da adeguamento di infrastrutture esistenti

2.8.5 Rumore e Inquinamento acustico

Il dimensionamento delle opere di mitigazione è stato effettuato con l'obiettivo di ricondurre i livelli di pressione sonora presso ciascun ricettore, entro i limiti predefiniti dalla norma. Oltre alla stesura di una pavimentazione drenante fonoassorbente lungo l'infrastruttura viaria in progetto, è prevista l'installazione di barriere acustiche fonoassorbenti di altezza variabile tra 3 e 5 metri, che garantiscono la migliore efficacia acustica. Si prevede che una parte delle barriere, in funzione del contesto e dell'altezza, possano essere realizzate in pannelli di PMMA trasparenti, in maniera da alleggerire l'intrusione visiva dell'intervento sia agli utenti dell'infrastruttura che ai residenti nelle aree circostanti.

Lungo la E45, nello scenario con barriere antirumore diurno, si ottiene una diminuzione dei valori sui ricettori (solo il 7% con valori maggiori di 65 dB, di cui l'1% superiore a 70 dB); con lo stesso intervento, nello scenario notturno si ottiene un'ulteriore compressione dei valori superiori ai 60dB (il 6% resta superiore a tale limite), ed un ulteriore 19% tra 55 e 60 dB.

Lungo la E55, nello scenario con barriere antirumore diurno, le eccedenze riscontrate nella simulazione post operam senza barriere vengono nella quasi totalità sanate, e pertanto si assiste ad una sensibile compressione dei valori compresi tra i 60 ed i 65dB, che vengono ridotti a circa il 2% in favore di quelli di fascia inferiore, ed un azzeramento dei valori al di sopra dei 65dB. Nello scenario con barriere antirumore notturno le eccedenze al di sopra dei 55dB vengono nella quasi totalità sanate, ed il livello percentuale viene riportato a valori simili all'A.O. La maggioranza dei valori (quasi il 53%), si attesta nella fascia tra i 50 ed i 55dB.

2.8.6 Opere di Compensazione

La realizzazione del collegamento autostradale Orte - Venezia costituisce anche l'occasione per proporre una serie di significativi interventi di compensazione, con le seguenti proposte di intervento:

- Interventi di rifunzionalizzazione della sede stradale, *traffic calming* e valorizzazione degli spazi di pertinenza stradale lungo assi in prossimità del corridoio autostradale
- creazione di aree umide nella Valle Mezzano - Valle Pega (vedasi Quadro Ambientale);
- contributi all'attuazione di progetti life ricadenti nel territorio delle regioni attraversate dal collegamento autostradale.

Con particolare riferimento al primo di questi aspetti, gli interventi in questione si sono concentrati su alcune tratte stradali, per lo più statali e/o provinciali, il cui sviluppo è parallelo a quello della nuova viabilità di progetto o rientra nel corridoio territoriale di pertinenza dell'itinerario autostradale.

Ipotizzando che questa potrà, in futuro, avere degli effetti sul traffico attualmente gravante su queste arterie, si è intervenuto con due intenti prevalenti:

- a) la messa in sicurezza dei tratti, urbani ed extraurbani, con riferimento ai rischi di incidenti,
- b) la valorizzazione dei tracciati stradali, delle risorse ambientali e turistiche dei territori attraversati.

I tratti di viabilità per cui si propongono delle opere di compensazione (modificando il tipo di fruizione della strada, prima unico elemento di connessione del territorio, per indirizzarlo verso un uso locale o di fruizione turistico-naturalistica), sono:

1. Tratto della SS 309 Romea tra Mestre e Codevigo
2. Tratto della SS 309 Romea tra Portoviro a Comacchio, (percorso nel parco del Po),
3. Tratto tra Ravenna e Cesena della "strada Dismano"
4. Tratto della viabilità secondaria tra Sansepolcro ed Umbertide.
5. Tratto dell'antica via Flaminia, tra Massa Martana, Acquasparta e San Gemini.

2.8.7 Elementi preliminari per il Progetto di Monitoraggio Ambientale

Compatibilmente con la fase di progetto preliminare, a valle della redazione dello Studio di impatto ambientale, sono stati definiti gli elementi di base per la costituzione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) che sarà elaborato nella fase di progetto definitivo. Di seguito si riporta una sintesi degli elementi posti alla base del PMA.

2.8.7.1 Articolazione del PMA

Il PMA è previsto articolarsi nelle tre fasi abituali:

- 1) MONITORAGGIO ANTE OPERAM, prima dell'inizio delle attività interferenti con la componente ambientale, ossia prima dell'insediamento dei cantieri e dell'inizio dei lavori.
- 2) MONITORAGGIO IN CORSO D'OPERA, comprende il periodo di realizzazione dell'infrastruttura, dall'apertura dei cantieri fino al loro completo smantellamento ed al ripristino dei siti.
- 3) MONITORAGGIO POST OPERAM, nella fase di esercizio, con inizio non prima del completo smantellamento e ripristino delle aree di cantiere. Le modalità di esecuzione del monitoraggio in questa fase dovrà essere definito in funzione dell'andamento dei lavori dei singoli lotti.

Il monitoraggio sarà strutturato ed organizzato sulla base delle indicazioni progettuali del progetto definitivo dell'opera, delle risultanze dello S.I.A. e della procedura di V.I.A. In linea di massima si comporrà di due categorie di attività distinte:

- monitoraggio "continuo", cioè esteso lungo tutto il tracciato di progetto per una fascia di indagine sufficientemente ampia attorno ad esso;
- monitoraggio "puntuale", cioè limitato alle specifiche aree di potenziale impatto, all'interno delle quali possono essere svolte una o più differenti tipi di indagine

2.8.8 *Dismissione e Recupero delle Aree di Cantiere*

Gli interventi di ripristino delle aree di cantiere verranno attuati compatibilmente con l'esigenza di collocare all'interno di quota parte delle suddette aree gli impianti destinati alla fitodepurazione delle acque.

Dal punto di vista tecnico - realizzativo, per le aree per le quali si prevede un ripristino a fini agricoli o naturalisti, tipicamente l'intervento si attua attraverso:

- La preparazione del terreno conseguente alla dismissione del cantiere, con rimozione di tutte le strutture, delle superfici impermeabilizzate e degli eventuali rifiuti di qualsiasi tipo;
- La lavorazione meccanica del terreno alla profondità orientativa di circa 40 cm, erpicatura ed affinamento meccanico;
- La fornitura, stesa e modellazione meccanica del terreno vegetale precedentemente accantonato, che dovrà essere privo di radici, erbe infestanti, ciottoli e sassi, per uno spessore pari a circa 15 cm.

Qualora sia prevista la restituzione all'uso agricolo, si provvederà inoltre con:

- La fornitura e spandimento in pieno campo di compost di origine vegetale per usi agronomici, per uno spessore di cm 5, allo scopo di migliorare la struttura del terreno.
- Il ripristino della funzionalità della rete idrica minore (fossi e canali irrigui) antecedente l'installazione del cantiere;
- Il ripristino della viabilità poderali preesistente eventualmente alterata.

2.8.9 *Trattamento delle Acque di Piattaforma*

Le acque di piattaforma (e acque di prima pioggia) non saranno immesse direttamente nei corsi d'acqua o nei canali irrigui (né tantomeno lasciate ruscellare sul terreno) senza un preventivo trattamento atto a salvaguardare al massimo le falde acquifere del sottosuolo; lo smaltimento di tali refluvi sarà consentito tramite sistemi chiusi, previsto lungo l'intero tracciato, costituito dai seguenti elementi:

- cunette, caditoie grigliate e tubazioni per la raccolta delle acque di piattaforma;
- vasca selezionatrice, la quale permette lo sfioro delle acque di seconda pioggia verso il bacino di laminazione, quando la vasca di prima pioggia è piena; sulla condotta d'ingresso a tale manufatto è posta una sonda rivelatrice di pioggia;
- vasca di accumulo acque di prima pioggia, dotata di impianto di sollevamento;
- vasca per il trattamento di dissabbiatura e disoleatura;
- bacino di fitodepurazione a flusso sub-superficiale "a canneto" e di laminazione delle portate di piena, dotata di bocca di efflusso tarata;
- in ambiti di particolare sensibilità idrogeologica, vasca di raccolta degli sversamenti accidentali in caso di vasca di prima pioggia piena.

3 **Quadro di Riferimento Ambientale**

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature at the top right, several vertical signatures on the right margin, and a large signature at the bottom right. There are also some illegible handwritten notes and scribbles.

Il progetto è caratterizzato da differenti ricadute di tipo ambientale conseguente alla complessità degli ambiti attraversati, pianure, tratti appenninici, zone umide, laguna di Venezia, Riviera del Brenta, con evidenza di differenti impatti sulla singola componente ambientale.

3.1 Componente "Atmosfera"

Per quanto riguarda la componente "Atmosfera", l'Allegato I dello Studio di Impatto Ambientale descrive lo studio di dispersione atmosferica degli inquinanti emessi dal traffico stradale relativo al tracciato autostradale tra Orte e Venezia, con queste prime considerazioni:

- superamento del limite annuale della media di NO₂ per le stazioni di Mira e Ravenna Caorle;
- superamenti dei limiti di legge per le concentrazioni di PM₁₀ sia nella media annuale (Perugia Ponte S. Giovanni, Ravenna Caorle) sia nel percentile (Iolanda di Savoia, Ravenna Caorle);
- il superamento del limite di legge annuale per la salute umana per quel che concerne l'ozono in tutte le stazioni esaminate.

A valle della caratterizzazione meteo-climatica condotta nelle varie aree interessate dal progetto, è stata eseguita una serie di valutazioni preliminari con utilizzo di un modello matematico basato su metodologia COPERT III (Agenzia Europea per l'Ambiente) e sul programma TREFIC sviluppato da ARIANET, su tre scenari di emissione:

- Stato attuale, con volumi di traffico, velocità medie e composizione del parco circolante tipiche della situazione attuale;
- Scenario di progetto, con volumi di traffico, velocità medie e composizione del parco circolante previsti per il 2013,
- Opzione zero, con volumi di traffico, velocità medie e composizione del parco circolante previsti per il 2013, ma immaginando che l'opera non sia stata realizzata.

Nei casi esaminati, le emissioni di PM₁₀ tendono ad aumentare nel tempo per effetto dell'aumento delle percorrenze, mentre per gli altri inquinanti è previsto un calo significativo delle emissioni (tra il 50% e il 65%) per effetto del rinnovo del parco veicoli. La valutazione delle emissioni complessive per l'opera in esame e per la rete stradale concorrente, in corrispondenza di diverse politiche tariffarie, mette in evidenza riduzioni delle emissioni per il Veneto, indipendentemente dal piano tariffario adottato, mentre per altre regioni si evidenziano incrementi e diminuzioni.

La *Stima d'impatto delle emissioni di NO_x e PM₁₀ derivanti dalle fasi di cantiere*, ottenuta utilizzando la metodologia di stima delle emissioni prevista dal Road Construction Emission Model sviluppato dal Sacramento Metropolitan Air Quality Management District, insieme al modello Gausiano di dispersione già applicato alle fasi di esercizio ha evidenziato, un impatto dei cantieri non particolarmente critico, e comunque contenuto nei limiti di legge.

3.2 Componente "Ambiente idrico"

L'opera in progetto attraversa numerosi ed importanti bacini idrografici, quali il bacino del Tevere, del Savio, dei Fiumi Uniti, del Bevano, del Lamone, del Reno ecc.. I primi 20 km circa dell'asse stradale E45 affiancano il Fiume Nera, affluente del Tevere, poi il tracciato attraversa la valle del torrente Naia, quindi entra nella valle del Tevere, attraversando il fiume numerose volte. Il tracciato prosegue nel bacino del fiume Savio, correndo nella valle per circa 65 km, entra, quindi, a nord di Cesena, nel bacino dei Fiumi Uniti ed in quello del Bevano. Nei pressi dello svincolo di Ravenna Sud ha termine la E45 ed ha inizio la E55 "Nuova Romea" il cui tracciato, dopo aver superato i fiumi Ronco e Montone, corre nel bacino del fiume Lamone e poi nel bacino del fiume Reno. Infine l'infrastruttura entra nelle Valli di Comacchio e nella Grande Bonifica Ferrarese per proseguire, intersecando numerosi canali di bonifica, fino a raggiungere l'interconnessione con l'autostrada A4,

ha termine l'intervento.

Per quanto riguarda lo stato di qualità dei corsi d'acqua, il documento riporta una sintesi delle attività di monitoraggio svolte dalle diverse ARPA tra il 1999 e il 2003 sulle reti regionali delle acque superficiali interne. Nella presentazione dei singoli bacini sono stati riportati i principali fattori di pressione che attualmente incidono sulla qualità dei corsi d'acqua. Su indicazione della Regione Toscana, sono state svolte specifiche indagini per la determinazione dello stato di qualità delle acque del fiume Tevere e dei suoi affluenti mediante metodo IBE.

Dalla Relazione idrologico-idraulica del progetto si evince che gli attraversamenti idraulici sono stati distinti in due categorie:

- E45: interventi di adeguamento delle opere esistenti alle nuove dimensioni della piattaforma stradale (tranne nei tratti in variante, in cui sono previste opere di nuova realizzazione);
- E55: opere di nuova realizzazione.

Per le opere in adeguamento è stato verificato che fossero rispettati i franchi in relazione a livelli di piena corrispondenti a un tempo di ritorno duecentennale. Tale attività è stata svolta, per alcuni dei corsi d'acqua principali, sulla base di modellazioni in moto permanente effettuate dalle competenti Autorità di bacino. Per i restanti corsi d'acqua principali sono state condotte specifiche modellazioni in moto permanente, con l'utilizzo del codice di calcolo HEC-RAS. Per i corsi d'acqua minori, le verifiche relative a viadotti, ponti e tombini sono state effettuate nell'ipotesi di moto uniforme, mediante l'applicazione della relazione di Chezy. Per le opere di nuova realizzazione sulla E55, al fine di minimizzare l'impatto dell'infrastruttura sui corsi d'acqua, si è evitato di disporre le pile in alveo, ad eccezione degli attraversamenti sul Fiume Reno, sul Fiume Po di Goro e sul Fiume Po di Venezia, per i quali l'ampiezza delle aree golenali a parere del Proponente è tale da rendere impossibili soluzioni a luce unica. In particolare la relazione idraulica evidenzia che il progetto risulta compatibile con la futura realizzazione del prolungamento dell'idrovia Padova-Venezia, attraversata a prog. 128+250 mediante un viadotto a tre campate, di 300 m di lunghezza totale.

Per quanto riguarda il tratto stradale di cui si prevede l'adeguamento dal documento le verifiche effettuate dimostrano che la piattaforma stradale non è soggetta a possibile allagamento e, in corrispondenza di aree in cui si attraversano o si affiancano aree potenzialmente soggette a esondazione, la riduzione della capacità di invaso dovuto all'allargamento del rilevato e delle opere, non risulta significativa in rapporto alla larghezza delle fasce di esondazione.

Per quanto riguarda il tratto di nuova realizzazione, anche in tal caso sono state verificate le interferenze con aree soggette a possibile allagamento e sono stati valutati i possibili effetti che la realizzazione dell'infrastruttura comporta nei confronti del rischio idraulico, sia in termini di riduzione della capacità di invaso sia in relazione alla possibile creazione di aree idraulicamente intercluse dovuta all'effetto barriera svolto dai rilevati stradali.

Per quest'ultimo aspetto nel documento si sottolinea che i viadotti di attraversamento di corsi d'acqua sono stati progettati prolungandoli per lunghi tratti al di fuori dei corpi arginali, garantendo in tal modo la possibilità di deflusso dell'onda di piena in caso di esondazione per sormonto o per crollo arginale. Per le aree idraulicamente intercluse sono stati definiti l'interasse e le dimensioni dei tombini da disporre all'interno del rilevato per renderlo idraulicamente "trasparente".

Nelle tratte emiliano-romagnole e venete, nelle aree spesso poste sotto il livello del mare, al fine di non provocare un aggravio della portata di piena delle rete idrica ricevente i deflussi superficiali originati dalla piattaforma stradale, il sistema di allontanamento delle acque di piattaforma è stato previsto dotato di volumi di invaso che assicurano la laminazione delle piene mantenendo invariato il coefficiente udometrico caratteristico del territorio attraversato. Relativamente alle aree di cantiere, le potenziali criticità legate alla loro realizzazione in ambiti con problematiche simili sono:

- fondazione su aree di esondazione periodica ed alvei;
- posizionamento su aree di ricarica idrogeologica;
- posizionamento su aree con presenza di falda a breve profondità dal p.c. (< di 2.00 m da p.c.).

[Handwritten signatures and initials are scattered throughout the page, including a large signature at the top left and several initials on the right margin.]

Gli interventi di mitigazione previsti riguardano: creazione di arginature di protezione e posizionamento elementi potenzialmente inquinanti in aree morfologicamente più elevate; impermeabilizzazione di tutta l'area di cantiere, sistemazione di rete di raccolta e smaltimento acque impianti igienici e industriali.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico, nell'ambito dello studio della cantierizzazione è stato effettuato un approfondimento finalizzato alla stima parametrica dei quantitativi previsti e delle possibili modalità di reperimento delle risorse idriche. Nella relazione si evidenzia che, in linea di principio, sarà evitato l'utilizzo di risorse idropotabili, a parte la fornitura per uso esclusivamente potabile ad utilizzo del personale. In tutte le fasi di lavorazione è prevista la realizzazione di recupero e trattamento delle acque (acque di perforazione, acque di scavo in galleria, etc.). Laddove gli scavi in galleria intercetteranno falde e/o venute d'acqua si intende procedere ad un intervento di captazione, raccolta e riutilizzo in attività lavorative (impianti di betonaggio, officine, interventi di consolidamento e di abbattimento delle polveri durante le fasi di scavo). Gli interventi di ripristino verranno attuati compatibilmente con l'esigenza di collocare all'interno di quota parte delle aree di cantiere gli impianti destinati alla fitodepurazione delle acque.

Gli interventi di mitigazione previsti per la fase di esercizio dell'opera nel Quadro di riferimento progettuale sono i seguenti:

- per evitare ostruzioni nel regolare deflusso della rete idrica, manutenzione e pulizia periodica degli alvei fluviali, dei tombini e dei fossi recettori;
- al fine di proteggere i corpi idrici recettori da possibili sversamenti sistematici e/o accidentali e quindi di mantenere inalterata la qualità delle acque superficiali e sotterranee, la realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento, laminazione e smaltimento delle acque di piattaforma.

3.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

3.3.1 Geologia

Dal punto di vista geologico il settore Appenninico è stato suddiviso nel Complesso Tosco-Emiliano, nella Serie Umbro-Marchigiana-Romagnola, nella Serie Umbro-Marchigiana, nella Serie Tosco-Umbro-Marchigiana, e nella Serie Alberese-Pietraforte. Poggianti al di sopra di questi depositi, tutti i sedimenti plio-quadernari di origine fluvio-lacustre e alluvionale. Per quanto concerne il settore padano, la porzione di territorio compresa fra la città di Ravenna e la città di Mestre è interessata dalla presenza in affioramento di depositi di riempimento del bacino di avanfossa di età Plio-Quaternaria, compreso tra la catena appenninica a sud e quella alpina a nord. Si passa da depositi marini a depositi continentali, in prevalenza di tipo alluvionale, depositi dal Po e dai maggiori corsi d'acqua presenti nell'area. Dal punto di vista granulometrico, si passa dalle ghiaie depositate dal Piave e Brenta nell'alta pianura ai sabbioni grossolani che si rinvengono lungo gli alvei antichi ed attuali di Brenta e di Adige, alle sabbie medie e fini trasportate dal Po.

Per quanto concerne le criticità rilevate e le possibili interferenze indotte dall'opera, le tipologie considerate sono riconducibili alla presenza di aree in frana, di erosione diffusa e di colamenti, di conoidi di deiezione e aree di accumulo detritico, di aree in subsidenza, di corsi d'acqua soggetti ad approfondimento. Dette criticità sono altresì elencate in forma tabellare in altro specifico elaborato allegato al SIA, in relazione alle chilometriche del tracciato.

Le tipologie generali degli interventi di mitigazione previsti sono riportate nel Quadro di riferimento progettuale ed in forma tabellare, in relazione alle chilometriche del tracciato, in apposito elaborato allegato, nonché nella relativa cartografia alla scala 1:10.000. Consistono in interventi di sistemazione idraulica dell'alveo, interventi di consolidamento con tecniche tradizionali e/o di ingegneria naturalistica, monitoraggio continuo di aree soggette a subsidenza.

[Handwritten signatures and scribbles are present throughout the page, including a large signature on the right side and several initials at the bottom.]

Ar
gr
M

L'intero territorio attraversato dal tracciato in progetto può essere suddiviso in due settori con caratteristiche idrogeologiche molto diverse, il settore appenninico e quello padano. Il settore appenninico si differenzia da quello padano per la eterogeneità delle proprietà idrogeologiche che lo contraddistinguono; può essere schematicamente suddiviso in quattro ambiti con caratteristiche idrogeologiche specifiche:

- i "rilievi montuosi" carbonatici caratterizzati da buona permeabilità e sede di acquiferi calcarei estesi, potenti e molto produttivi; i "sistemi alto-collinari", caratterizzati da depositi terrigeni prevalentemente poco permeabili e sede di acquiferi scarsamente estesi;
- le "aree basso-collinari", caratterizzate da depositi continentali in facies fluvio-lacustre o marina, con prevalenza di litologie poco permeabili;
- le "aree pianeggianti", caratterizzate dalla presenza di depositi alluvionali a permeabilità variabile ma nel complesso buona e sede di alcuni degli acquiferi più importanti della zona.
- Nel settore padano, a scala regionale, l'acquifero può essere visto come un sistema unico multistrato costituito da una serie di orizzonti permeabili interconnessi fra di loro ed intercalati da livelli impermeabili. Questo sistema si estende verso il mare Adriatico per circa 50-70 km sotto una copertura argillosa che lo protegge dalle acque saline. Nella bassa pianura numerose falde sono presenti negli strati sabbiosi, intercalati a silt e argille, derivanti dal graduale passaggio verso il paleomare olocenico delle più grossolane conoidi. L'interfaccia acqua dolce - acqua salata si rinviene generalmente ad una profondità di circa 300 m, ma si immerge bruscamente ad ovest del Fiume Lamone fino a 560 metri sotto il livello del mare, mentre in prossimità di Cotignola e delle Valli di Comacchio è subaffiorante (-50 m p.c.).

F
pe
i

In Umbria si sviluppa un comprensorio di sorgenti di acque minerali molto importanti costituito dai complessi delle aree di Sangemini, della sorgente Amerino e di quella di San Faustino. Queste acque sono classificate come oligominerali (Amerino) e minerali (Sangemini e San Faustino) di tipo bicarbonato alcalino terrose. Il citato comprensorio è attualmente attraversato dalla E45, pertanto essendo i bacini minerari in esame caratterizzati da un grado di vulnerabilità generalmente elevato, ciò rende necessaria una messa in sicurezza da possibili inquinamenti sistematici e/o accidentali.

a
g
e

Per quanto riguarda le acque termali che si rinvencono lungo il tracciato nella zona di Bagno di Romagna, localizzate poco a sud dell'abitato, tali emergenze presentano un circuito idrogeologico relativamente breve e seguono globalmente la dislocazione tettonica della valle del fiume Savio dove arrivano ad emergere con caratteristiche ipotermali di tipo bicarbonato-alcalino-mediominerale-solfuree con temperatura naturale.

E' presente un'analisi del tracciato riferita alle condizioni di vulnerabilità degli acquiferi attraversati dal medesimo e un'analisi delle criticità ambientali conseguenti all'inserimento dell'opera, che sono riconducibili all'interferenza con aree di ricarica degli acquiferi, con aree a debole soggiacenza della falda, con aree ad elevata vulnerabilità idrogeologica. Dette criticità sono altresì elencate in forma tabellare in altro specifico elaborato allegato al SIA, in relazione alle chilometriche del tracciato.

M
S

3.3.1.2 Uso del suolo e pedologia

Riguardo la pedologia, il proponente ha preso a riferimento solamente il tracciato della E55. I tracciati delle varianti di Deruta e Pieve S.Stefano, relativi alla E45, non sono stati considerati poiché la tipologia di progetto prevista è la galleria naturale. Per l'analisi dei suoli, le fonti ufficiali considerate per la realizzazione degli elaborati cartografici sono la documentazione della regione Emilia-Romagna e la "Carta dei Suoli del Bacino Scolante in Laguna di Venezia". In allegato al SIA, la cartografia pedologica, limitata alla tratta E55, redatta alla scala 1:10.000.

S

Ar
P
S
N
G
B
M
C
D
E

Da un punto di vista idrogeologico e geotecnico l'intero territorio attraversato dal tracciato in progetto può essere suddiviso in due settori con caratteristiche idrogeologiche, litologiche e geotecniche molto diverse, seguendo la distinzione precedentemente illustrata in :

- Settore appenninico
- Settore padano

"La prima parte del tracciato si snoda attraverso i rilievi montuosi appenninici e coincide in sostanza con l'attuale E45. Il progetto prevede in gran parte l'adeguamento della sede stradale esistente con l'introduzione di alcuni limitati tratti in variante" ... "La seconda parte del tracciato costituisce la E55 - "Nuova Romea", che si sviluppa completamente in Pianura Padana. Il tracciato è interamente di nuova realizzazione, ha uno sviluppo di 134 km e collega Ravenna a Mestre."

I sondaggi stratigrafici, prove, penetrometriche dinamiche SPT, prove penetrometriche statiche CPT, prove sismiche a rifrazione e prove di laboratorio, distribuite per tutta la lunghezza della tratta autostradale, hanno permesso di evidenziare che i terreni in questione sono caratterizzati da discrete proprietà meccaniche in termini di resistenza e deformabilità, essendo costituiti in gran parte da formazioni sabbiose e ghiaiose e da formazioni limoso-argillose sovraconsolidate.

Dalla relazione geotecnica inoltre si apprende che, per i ponti ed i viadotti, le nuove fondazioni di pile e spalle previsti verranno eseguite esclusivamente in sostituzione di quelle da demolire, senza adozione di pali perché le relative fondazioni riguarderanno sempre formazioni in maggior parte lapidee. Lo stesso proponente per quanto riguarda gli interventi in terreni a grana medio- grossa sotto falda prevede di utilizzare un sistema di sostegno del foro durante la trivellazione mentre per gli interventi definiti come "da adeguare" è previsto che non ci sia alcuna variazione significativa dei carichi trasmessi in fondazione; per i rilevati previsti con altezze variabili non si prevedano : "particolari problemi di cedimenti" per la ridotta deformabilità dei terreni sabbioso-ghiaiosi e di quelli limoso-argillosi sovraconsolidati, sono attesi cedimenti contenuti e comunque a sviluppo relativamente rapido che verrà scontato durante i tempi di costruzione"

E' la stessa ANAS che invece evidenzia problematiche di stabilità per :

- per rilevati relativi ai viadotti e nei casi di piano di campagna in pendenza;
- per lo scavo di diverse trincee profonde che interesseranno sia terreni sabbioso-ghiaiosi sia terreni limoso-argillosi;
- per le gallerie artificiali, in particolare per quelle che interessano terreni permeabili (sabbie e ghiaie) sotto falda;
- per la presenza di aree in frana nell'ultima parte del tracciato per i quali il proponente propone interventi di messa in sicurezza non definiti;
- per le numerose gallerie naturali previste (tra quelle da allargare e quelle da fare ex novo) per le quali son inserite opere di sostegno e tecniche di scavo indicate ma non definite progettualmente (soprattutto in zone nelle quali sono presenti movimenti gravitativi)

Per la seconda parte del tracciato La E55 (Nuova Romea, da Ravenna Sud a Mestre), che sarà interamente di nuova realizzazione e che si sviluppa nella Pianura Padana sono indicate condizioni stratigrafiche alquanto variabili ed eterogenee con frequente alternanza di terreni sabbiosi con quelli più limosi ed argillosi (caratteristica delle formazioni alluvionali) ed in particolare dove sono presenti numerosi corsi d'acqua. In queste aree, per i ponti e viadotti, le fondazioni delle pile e delle spalle saranno realizzate con pali di grande diametro.

Dagli stessi studi vengono evidenziate dal proponente le seguenti problematiche di stabilità e relativi interventi:

1. Per far fronte a problemi connessi ai cedimenti (di breve termine, di lungo termine o differenziali) e alla stabilità dei rilevati sono previsti o interventi di ricarica, o interventi di consolidamento con pali in cemento armato.

2. Per possibili interferenze fra i cedimenti indotti dai rilevati in progetto e le strutture preesistenti antropiche e naturali si ritiene possibile individuare "interventi volti a consolidare in profondità il terreno di fondazione dei rilevati, sistemi di protezione costituiti da paratie di pali/micropali e/o palancolati metallici ... o in alternativa sistemi di consolidamento del sistema di fondazione delle strutture.

Per la verifica della suscettibilità alla liquefazione dei terreni sabbiosi sciolti considerando la quota della falda molto prossima al piano campagna il proponente ha verificato che la suscettibilità alla liquefazione è molto bassa, individuando tecniche cautelative per creazioni di rilevati ed esecuzione di pali.

per le Interferenze sul regime delle acque superficiali la maggior criticità della interferenza al deflusso della falda (E55) è la realizzazione della galleria artificiale per il passaggio del Naviglio del Brenta, per il quale sono state studiate misure di limitazione dell'interferenza alla sola struttura contenente la sede stradale, volte alla loro minimizzazione

3.3.3 Cantieri

L'ubicazione delle aree di cantiere è stata fatta secondo criteri di ripartizione chilometrica di tracciato servito, con le aree di cantiere base ed una per impianti ogni 20 Km circa di tracciato, i cantieri operativi in corrispondenza di ogni opera d'arte principale mentre per tratti in trincea/rilevato, "privi di significative opere d'arte", il progettista provvederà ad un'area di cantiere operativo almeno ogni 3 Km circa. Le aree di stoccaggio vengono previste una ogni 5 km per la E55 mentre per la E45 solo in casi particolari.

L'infrastruttura è prevista prevalentemente in rilevato basso (2-3 m) ad eccezione dei tratti di scavalco dei corsi d'acqua. Particolare rilievo è stato posto dai progettisti per il tracciato della E55. Tali studi hanno condotto nel 2003 alla proposta di un "Documento Preliminare Programmatico" per la Nuova Romea, che non può essere trascurato per la valutazione cantieristica dell'intera opera e che si differenzia da quello qui in analisi solo per alcune varianti più o meno significative. Il proponente individua la presente soluzione progettuale come *Soluzione A* mentre quella proposta dalla Regione Veneto e dall'Emilia Romagna con *Soluzione B*. Nell'analisi delle alternative i progettisti rilevano che i due tracciati sono simili, ma diverse sono le soluzioni che affrontano le interferenze su scala locale. In particolare, sempre secondo i progettisti, la *Soluzione B* risulta interferire maggiormente con abitato e viabilità

3.3.3.1 Macrozonazione Sismica del Tracciato

La tratta stradale in oggetto si snoda attraverso un territorio caratterizzato da sismicità variabile da medio - alta nel settore appenninico umbro - marchigiano e toscano - emiliano-romagnolo e, generalmente, da bassa sismicità nel settore padano.

Nella carta di macrozonazione sismica suddetta sono stati distinti tre gradi di massima intensità in scala M.C.S., identificate da colorazioni differenti:

- VII grado;
- VIII grado;
- IX grado.

Le zone caratterizzate dalla massima intensità registrata (IX grado) si trovano nel tratto umbro in corrispondenza degli abitati di Città di Castello e di Sansepolcro. Le zone a sismicità più bassa corrispondono invece, come detto, al settore padano, con massime intensità che non superano il VII grado.

In generale la maggior parte dei comuni del settore appenninico e dell'area emiliano - romagnolo di raccordo tra la Pianura Padana e l'Appennino Romagnolo ricadono in Zona 2, mentre quelli della Pianura Padana ricadono in Zona 4.

3.3.3.2 Frane - Subsidenza - Rischio Naturale

Il tracciato dell'arteria stradale in progetto attraversa un territorio con caratteri geologici, idrogeologici, idrologici e geomorfologici differenti appartenenti ai seguenti bacini idrografici, dove sono stati rilevati forme e processi geomorfologici attivi e/o quiescenti che in alcuni tratti interferiscono con le opere in progetto, determinando situazioni di pericolosità e di rischio:

Le forme e processi geomorfologici legati all'azione della gravità e delle acque correnti superficiali sui versanti sono state individuate per la maggior parte nel settore appenninico, mentre nel settore padano prevalgono le forme ed i processi legati alla dinamica fluviale ed agli interventi antropici di bonifica e canalizzazione artificiale delle acque, oltre ad aree interessate da fenomeni di subsidenza con un lento e graduale abbassamento del suolo.

Le cause dei fenomeni di subsidenza sono state riconosciute sia di tipo naturale, legati all'assetto geologico - strutturale della pianura padana ed all'evoluzione morfodinamica della zona costiera (eustatismo), sia di tipo indotto, legati all'attività antropica che ha interessato l'area in studio, in particolare nella zona del delta padano e del ravennate, con lo sfruttamento di campi gassiferi e l'emungimento di acque dolci.

3.3.3.3 Criticità e Interferenze e interventi di mitigazione

Una sintesi delle principali criticità ambientali che interessano il tracciato in progetto della E45 ed E55 e le varianti, legate soprattutto alla presenza di aree in frana attive e quiescenti e di forme morfologiche sensibili (conoidi e falde detritiche, scarpate) nel tratto appenninico (E45) ed ad aree ad elevata vulnerabilità idrogeologica (area di ricarica della falda nei terreni alluvionali, area soggette a fenomeni di subsidenza naturale e/o artificiale) nel tratto padano (E55), è stata riportata nella Relazione Geologica.

In questa relazione, sono descritti i possibili interventi di mitigazione da adottare nei tratti del tracciato dove sono state rilevate i potenziali impatti e le seguenti criticità ambientali:

- aree in frana; erosione diffusa e colamenti;
- conoidi detritiche e aree di accumulo detritico;
- subsidenza naturale e artificiale;
- corsi d'acqua soggetti ad approfondimento.

L'ubicazione delle aree dove sono state rilevate le principali criticità ambientale e gli interventi di mitigazione da adottare è riportato nell'elaborato della Carta delle Criticità e Mitigazioni.

3.4 Componente "Vegetazione, flora e fauna" - "Ecosistemi"

Il territorio interessato dal progetto è articolato in tre ambiti biogeografici:

- Valli del Tevere e del Nera (tratto autostradale Orte - Sansepolcro),
- Appennino Tosco-Emiliano (tratto autostradale Sansepolcro-Cesena),
- Pianura Padana (tratto autostradale Cesena-Venezia).

3.4.1 Vegetazione, Flora e Fauna

Per i tre ambiti vengono forniti i principali lineamenti climatici, bioclimatici e vegetazionali (vegetazione potenziale e reale) e brevemente descritte le aree protette presenti (Parchi Regionali, Riserve Naturali, aree ANPIL, SIC e ZPS).

Particolare approfondimento viene fornito per l'Ambito della Pianura Padana, per il quale vengono descritte con un maggior dettaglio la fauna e le formazioni vegetali presenti: *Boschi planiziari deciduali* (Quercio-Carpineti); Altre formazioni a farnia e carpino bianco; *Boschi termofili a farnia e rovere*, *Boschi e macchie sempreverdi* (Boschi e macchie di leccio; Pinete), *Boschi ripariali* (Boschi

Salice bianco; Frassinete ripariali; Boschi di farnia e pioppo bianco; Frassinete palustri), *Formazioni arbustive, Vegetazione igrofila erbacea e alto erbacea.*

Vengono descritte le principali formazioni vegetali (individuate con criteri fisionomici) presenti nella fascia di riferimento all'interno dei tre ambiti territoriali considerati e riportate nella carta "Uso del suolo ed elementi di fisionomia della vegetazione" a scala 1:10.000.

Ambito delle valli del Tevere e del Nera

Boschi sempreverdi a dominanza di leccio, Boschi a dominanza di caducifoglie (Boschi a dominanza di Roverella; Boschi a dominanza di Cerro; Boschi a dominanza di Carpino nero; Boschi a dominanza di Farnetto), Vegetazione igrofila ripariale (Formazioni di greto; Vegetazione elofitica; Saliceto arbustivo; Boschi e boscaglie igrofile), Formazioni alto - basso arbustive, Formazioni erbacee di origine secondaria, Terreni agricoli abbandonati ed incolti, Colture legnose agrarie e colture miste, Colture erbacee.

Ambito dell'Appennino toscano - emiliano

Formazioni forestali caducifoglie (Boschi a Roverella; Boschi misti submontani), Vegetazione ripariale, Rimboschimenti a pini, Formazioni arbustive, Formazioni erbacee, Tipologie colturali prevalenti.

Ambito della pianura padana

Boschi planiziarci decidui, Boschi ripariali, Formazioni arbustive, Vegetazione idrofitica, sommersa e natante, Vegetazione elofitica, Vegetazione erbacea igrofila e alofita, Tipologie colturali prevalenti.

3.4.1.1 Impatti sulle singole tratte

Tratto Orte - Sansepolcro

L'adeguamento della E45 interferisce con aree coltivate, che dal punto di vista floristico-vegetazionale non rivestono particolare interesse e che data la loro estensione non rappresentano un habitat di rilievo per la componente faunistica. Le interferenze con habitat di tipo naturale si individuano per lo più in corrispondenza dei tratti con lembi di boschi, arbusteti, formazioni igrofile, che risultano già parzialmente compromesse ed interrotte per la presenza dell'infrastruttura esistente. Tali interferenze assumono una maggiore significatività laddove l'adeguamento della E45 prevede lo smantellamento e la ricostruzione dei viadotti.

Tratto Sansepolcro - Cesena

Nel tratto toscano il tracciato ricade nell'Appennino toscano-emiliano che presenta elementi di naturalità evidente, talora tutelati in riserve, parchi o siti d'importanza comunitaria e secondo le norme programmatiche definite dai Piani Territoriali Provinciali e regionali.

Al confine con la regione Emilia Romagna, il tracciato lambisce il pSIC IT5180007 Monte Calvano e subito dopo attraversa il pSIC IT5180006 Alta Valle del Tevere, mentre in Emilia Romagna il tracciato è limitrofo al pSIC IT4080015 Castel di Colorio, Alto Tevere e al pSIC IT4080014 Rio Mattero e Rio Cuneo, tutti oggetto di Valutazione di incidenza.

In Emilia Romagna non vengono attraversate aree naturali protette. Il tracciato attraversa aree agricole sviluppate in prossimità dei centri urbani di Sansepolcro, Pieve Santo Stefano, Mercato Saraceno, Borello, San Carlo e San Vittore.

Gli impatti sulla flora e la fauna, in fase di cantiere, risulteranno essere ridotti e non influiranno sullo stato di conservazione delle specie. Dove si avrà l'allargamento ci sarà impatto tuttavia poiché in questo tratto la strada è tutta in viadotto e sono assenti accessi agevoli al fiume, il proponente dichiara che non è stato possibile individuare con esattezza i punti interessati da tale impatto.

Tratto Cesena - Mestre

L'opera attraversa un contesto territoriale pianeggiante a prevalente connotazione agricola, ad eccezione del primo tratto, a Cesena e relativa zona industriale, e della porzione finale in cui attraversa i centri urbani di Mestre e Oriago e si connette con l'Autostrada Milano-Venezia. Il reticolo idrografico naturale, molto ricco e articolato, rappresenta in tale contesto l'unico elemento di naturalità se si esclude la Laguna. Oltre al reticolo idrografico naturale non bisogna dimenticare la presenza di un ricco sistema di canali artificiali, che in questo tratto caratterizza fortemente il paesaggio. Tale sistema è importante poiché i canali sono corridoi ecologici e habitat per specie faunistiche (soprattutto uccelli e anfibi). Le interferenze in questo tratto si individuano in corrispondenza degli attraversamenti fluviali e nelle aree in cui il tracciato stradale lambisce filari o cespuglieti arborati che rappresentano per tutta la fauna siti di rifugio e riproduzione.

3.4.1.2 *Analisi dei siti SIC/ZPS ai fini della valutazione di incidenza*

Il tracciato di progetto attraversa o è nelle vicinanze di 19 siti afferenti alla rete Natura 2000. Le perimetrazioni dei SIC e delle ZPS sono riportate nel dettaglio negli elaborati cartografici "Siti SIC e ZPS considerati per le regioni Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Veneto". Ciascuno dei siti individuati è stato sottoposto a specifiche Valutazioni di Incidenza al fine di stabilire se effettuare la procedura di screening (fase 1 Valutazione di incidenza) o di procedere direttamente con la Valutazione Appropriata (fase 2 Valutazione di Incidenza); si è passati alla fase 2 per la maggior parte dei siti, mentre ci si è fermati alla fase 1 per soli due siti.

3.4.2 *Ecosistemi*

Le connessioni ecologiche

1) *Analisi della biopermeabilità del tracciato della E45*

Il proponente individua come elementi di connessione lembi di vegetazione naturale localizzati in corrispondenza dei fossi, delle spallette e delle vallecole difficilmente coltivabili. Un altro importante corridoio ecologico e faunistico è rappresentato dal fiume Tevere con la sua fascia riparia. Anche il Nera è uno dei corridoi di maggior rilievo nell'area. Il sistema di rilievi che connette l'area delle Foreste Casentinesi verso l'Alpe della Luna, può rappresentare per il Lupo un corridoio ecologico. Il tratto compreso tra Ravenna e Cesena è costituito prevalentemente da zone coltivate con presenza di centri urbani in cui i corridoi ecologici sono rappresentati principalmente da corsi d'acqua presenti di varia entità.

2) *Analisi della biopermeabilità del tracciato della E55*

Gli elementi lineari come le sponde vegetate dei canali e corsi d'acqua, molto diffusi nell'area indagata, sono importanti per la interruzione dei territori agricoli e consentono di avere strisce di territorio meno irrorate da pesticidi usati in agricoltura; questi elementi lineari sono importanti corridoi biologici utilizzati da molte specie faunistiche.

La realizzazione del progetto potrebbe comportare i seguenti impatti potenziali: sottrazione diretta di biocenosi; alterazione delle caratteristiche strutturali o funzionali del sistema; frammentazione del sistema ambientale; interruzione di corridoi ecologici.

3.4.3 *Analisi d'Incidenza Siti PSIC e ZPS - Reg. Lazio e Umbria*

Tutti gli habitat censiti nella scheda Natura 2000 sono localizzati ad distanza dal tracciato stradale compresa tra 80 e 500 m e sono separati dal tracciato stesso dalla esistente ferrovia Orte-Terni. Per tutti i SIC/ZPS, per la caratterizzazione della vegetazione sono state eseguiti studi comprendenti l'analisi vegetazionale a livello fisionomico-strutturale e bibliografico, con sopralluoghi in sito.

SIC Lago di San Liberato (IT5220022). La vegetazione dell'area in esame è stata studiata mediante osservazioni dirette, effettuate durante il sopralluogo (svolto in data 25 febbraio 2007). La

La cartografia è stata realizzata mediante fotointerpretazione di ortofoto digitali e successiva verifica di campagna delle unità individuate.

Per quanto riguarda l'area e le piste di cantiere viene individuato un solo cantiere operativo, all'interno dell'area in esame, al km 1+300, che però è posto ad una notevole distanza, circa 500 metri, dal suddetto SIC, ed interessa solo un'area agricola da ripristinare al termine dei lavori.

Gli interventi e accorgimenti in corso d'opera riportati sono: misure atte a prevenire eventuali inquinamenti delle acque superficiali e sotterranee; protezione degli elementi arborei-arbustivi; Accantonamento terreno vegetale per riutilizzo successivo; riduzione delle polveri prodotte dalle attività e dal transito degli automezzi.

Il SIC Ansa degli Ornari (IT5210025). Gli habitat di direttiva rilevati nelle immediate vicinanze del tracciato in progetto sono stati riportati nella Carta di distribuzione degli habitat. La cartografia è stata realizzata mediante fotointerpretazione di ortofoto digitali e successiva verifica di campagna delle unità individuate.

L'intervento progettuale che andrà ad incidere maggiormente sul territorio, esterno al SIC, è lo Svincolo di Perugia nord. Gli interventi mitigativi specifici previsti dal proponente sono: sistemazione ambientale dello svincolo e delle aree intercluse; nei tratti circostanti il corso d'acqua, sono previsti specifici interventi di rinaturazione, rinfoltimento e rafforzamento della vegetazione, creazione di cenosi arbustive ed arboree in prossimità dei corsi d'acqua, per ripristinare il corridoio ecologico.

Il SIC Fiume Tevere tra Monte Molino e Pontecuti (IT5210054) è un tratto del Fiume Tevere caratterizzato dalla presenza degli habitat attribuiti alle alleanze *Potamogetonion pectinati* (3260) e *Salicion albae* (92A0), nonché dallo sviluppo, in alcune anse, di formazioni ad *Alnus glutinosa*, riferibili all'alleanza *Alno-Ulmion* (91E0), talvolta interrotta da vegetazione di tipo pioniera con piante annuali o da cenosi igronitrofile (6430). Il tracciato stradale viene a trovarsi a circa 150 metri dal limite del SIC, in corrispondenza delle fitocenosi a salici e pioppi, appartenenti all'habitat 92A0 Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*, e rappresentanti lembi di vegetazione ripariale arborea. Oltre ai citati, i corridoi di maggiore rilevanza in termini di estensione sono rappresentati dai principali corsi d'acqua che attraversano il territorio in esame: Fiumi Tevere e Nera.

Gli interventi e accorgimenti da seguire in corso d'opera riportati sono: misure atte a prevenire eventuali inquinamenti delle acque superficiali e sotterranee; ripristino dell'uso agricolo; protezione degli elementi arborei-arbustivi; accantonamento terreno vegetale per riutilizzo successivo; riduzione delle polveri prodotte dalle attività e dal transito degli automezzi.

3.4.4 Analisi d'Incidenza Siti PSIC e ZPS - Reg. Umbria e Toscana

SIC-(IT5210003) Fiume Tevere tra S.Giustino e Pierantonio

Il territorio del SIC è caratterizzato principalmente da ecosistemi delle zone umide, essendo strettamente limitato ad un tratto del Fiume Tevere, per lo più rettilineo e con pochi meandri, con boschi ripariali ad alto fusto. Vengono elencati gli habitat e le specie del Formulario Natura 2000. Dei quattro habitat segnalati nella scheda Natura 2000 del SIC (92A0; 3270; 3260; 6430) solo 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba* viene intercettato dal tracciato.

Lo studio di incidenza sugli habitat di direttiva ha evidenziato una incidenza poco significativa o insignificante, in funzione dei lavori nelle aree di cantiere, solo sull'habitat 92A0 - Foreste a galleria di *Salix alba* e *Populus alba*, a carico del quale si potranno verificare sottrazione/alterazione e frammentazione. Il Proponente intende procedere con cautela nelle attività cantieristiche, proteggere la vegetazione con strutture temporanee (reti, staccionate, ecc.), monitorare la vegetazione nel corso dei lavori e ripristinare l'area all'uso del suolo precedente al termine dei lavori. È previsto inoltre uno specifico monitoraggio, *ante-operam*, in corso d'opera e *post-operam*, delle comunità igrofile nei tratti più prossimi alla E45, per intervenire tempestivamente con opportune misure mitigative se

Handwritten signatures and initials are scattered throughout the page, including a large signature at the top right, several in the middle right margin, and a cluster of signatures at the bottom right. There are also some scribbles and marks in the left margin.

necessario. La valutazione effettuata dà come risultato una incidenza complessivamente BASSA su tutte le specie (Uccelli, Pesci) elencate nella Scheda Natura 2000 (Tabelle E-2, E-3, E-4).

SIC Monte Calvano (IT5180007)

Nell'area sono previsti 2 cantieri operativi al Km 81+600 e al Km 82+900, rispettivamente ricadenti a 65 m dal SIC su un terreno con vegetazione arbustiva e a 250 m dal SIC su un terreno agricolo (seminativo).

L'area è in gran parte boscata (65%) con ampi impianti di conifere (37% della superficie totale). Sono presenti anche habitat di ambienti aperti (praterie, arbusteti e, solo in piccola parte, coltivi), localizzati soprattutto alle quote più basse. Gli elementi floristico-vegetazionali di interesse sono concentrati soprattutto nella porzione occidentale, al confine con il Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, Monte Falterona e Campigna, dove si rileva la presenza di alcune importanti stazioni di specie di interesse provinciale, quali *Daphne alpina* e *Rhamnus alpinus*. Di rilievo è la presenza dell'habitat ripariale ad Ontano bianco (*Alnus incana*).

L'interesse naturalistico del territorio del SIC deriva essenzialmente dai popolamenti animali.

3.4.4.1 SIC Alta Valle del Tevere (IT5180006)

Il SIC IT5180006 Alta Valle del Tevere (comune di Pieve S. Stefano) è direttamente interessato dal corridoio viario, che lo attraversa nel tratto compreso tra il km 85 circa ed il km 88 circa. In questo tratto il tracciato è in gran parte su viadotto. I brevi tratti restanti sono parzialmente in rilevato e in trincea.

Il territorio del SIC è caratterizzato principalmente da ecosistemi forestali stabili con scarso disturbo antropico, fra cui querceti termofili e supramediterranei, formazioni meso e supramediterranee non alluvionali, formazioni riparie di salici. Dei 4 habitat di Direttiva riportati nella scheda Natura 2000, solo 6210 è presente potenzialmente nell'area in esame.

Il Proponente elenca le specie faunistiche potenzialmente interferite in relazione al tipo di ambiente (aree boscate, arbusteti, aree aperte). Per tutte le specie analizzate è stata valutata una incidenza potenziale BASSA.

3.4.5 Analisi d'incidenza Siti PSIC e ZPS - Reg. Emilia Romagna

Le uniche due aree escluse dall'esecuzione delle VINCA, sono il pSIC Monte Zuccherodante e il pSIC/ZPS Pineta di San Vitale, Bassa del Pirottolo, per i quali è stato prodotto solo lo screening, poiché si è ritenuto opportuno fermarsi a questa fase.

Per i Siti che rientrano nell'Ambito dell'Appennino Tosco-Emiliano, sono state riportate separatamente per ogni Sito tutte le specie faunistiche delle relative Schede Natura 2000. Per l'Ambito della Pianura Padana, sono state riportate tutte le specie tutelate dalla Normativa Nazionale ed Internazionale potenzialmente presenti nel suddetto Ambito. E' presentata un'unica tabella che riunisce tutto l'Ambito della Pianura Padana, senza differenziare i singoli pSIC/ZPS analizzati che ricadono in tale ambito, sia per l'elevato numero di specie ornitiche che ogni Sito ospita, sia perché molte delle specie ornitiche sono comuni tra i diversi Siti. E' stata fatta una verifica delle potenziali interferenze, con l'individuazione delle relative mitigazioni, tra il progetto e le specie e habitat soggetti a tutela e presenti nell'intorno delle aree interferite dal progetto. La distribuzione degli habitat presenti in corrispondenza o limitrofi alle aree del progetto è stata evidenziata, in scala 1:10.000, sulle ortofoto aggiornate al 2004 ed allegata nell'elaborato cartografico "Carta di distribuzione degli habitat". Sono poi descritte le misure di prescrizione, mitigazione e compensazione.

I siti Natura 2000 interessati dal progetto in esame sono i seguenti:

- ZPS IT3250046 Laguna di Venezia
- SIC IT3250030 Laguna medio - inferiore di Venezia
- ZPS IT3270023 Delta del Po
- SIC IT3270017 "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto"

Dal punto di vista operativo, al fine dell'individuazione dell'incidenza del progetto sulle specie e gli habitat presenti, si è proceduto secondo il seguente schema metodologico, derivante anche dal DGR 3173/2006 della Regione Veneto:

- **Analisi del progetto.**
- **Analisi dello stato attuale del sistema ambientale**
- **Verifica delle potenziali interferenze,**
- **Misure di prescrizione, mitigazione e compensazione** (di cui al punto precedente).
- **Compilazione delle schede di sintesi** (secondo Allegato A del DGR 3173/2006)

La presente relazione analizza la ZPS IT3270023 "Delta del Po" ed il SIC IT3270017 "Delta del Po: tratto terminale e delta veneto", ricadenti nel territorio della Regione Veneto e attraversati dal tracciato stradale in esame. L'analisi congiunta dei due siti è dovuta al fatto che i confini dei due siti sono quasi coincidenti e, di conseguenza, anche l'analisi territoriale e tutte le valutazioni che ne conseguono.

Per quanto riguarda il Po di Goro, il tratto interessato dai suddetti siti è la sponda sinistra del Fiume ed è localizzato al confine regionale con l'Emilia-Romagna. Poiché la sponda destra del corso d'acqua ricade in territorio emiliano, ed esattamente nel sito Natura 2000 SIC/ZPS IT4060016 "Fiume Po da Stellata a Mesola e Cavo Napoleonico", quest'ultimo è analizzato in termini di area vasta, di specie e habitat presenti.

3.5 Componente "Salute pubblica"

Per la valutazione dell'impatto dell'opera in oggetto sulla componente salute pubblica sono state elencate, oltre alla principale fonte di inquinamento del traffico stradale, le altre sorgenti tra cui :

- 1) gli impianti di riscaldamento domestico e le centrali termoelettriche;
- 2) gli impianti industriali, (con prodotti inquinanti diversi a seconda del tipo di attività)
- 3) le attività agricole (a carattere tipicamente stagionale, fertilizzanti e pesticidi)
- 4) i rifiuti solidi e liquidi urbani ed industriali.

Dall'analisi dei dati si evince che i comuni del Lazio, della Toscana e delle Marche hanno una maggiore percentuale di anziani (rispettivamente del 21,76%, 25,76% e 24,44%) rispetto al dato regionale (18,77%, 23,04% e 22,38%) e Nazionale (19,46%) e una minore percentuale di bambini e di adulti. I comuni dell'Umbria invece presentano una percentuale di anziani simile al dato regionale (23,40% vs 23,26%), ma al di sopra di quello nazionale. Nei comuni dell'Emilia Romagna interessati dall'opera in oggetto la percentuale di anziani è del 24,29%, rispetto a un valore regionale 22,64%, per tanto la percentuale dei bambini e degli adulti è inferiore a quella regionale. I comuni del Veneto hanno una percentuale di anziani pari al 20,88% contro un dato regionale di 18,91%, di conseguenza la percentuale dei bambini e degli adulti è minore rispetto al corrispettivo regionale (vedi tabelle n° 1-4 pag 120 - 124 del QRA tomo 2 di 2).

L'analisi della mortalità delle regioni interessate dall'opera, utilizzando i dati dell'Istituto Superiore di Sanità relativi all'anno 2002, evidenzia che la prima causa di morte è rappresentata dalle malattie cardiovascolari (40, 64% in Veneto, dato di riferimento nazionale 45,63%), la seconda causa di

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top right and several smaller ones along the edge.

Handwritten initials or signature on the left margin.

Large handwritten signature and initials at the bottom of the page, including the name "L. P. B. A." and other illegible marks.

La valutazione acustica è stata ipotizzata nel rispetto delle Leggi Regionali in funzione della zona di destinazione urbanistica definita nei rispettivi P.R.G. di appartenenza.

Sono stati altresì considerati ricettori particolarmente sensibili appartenenti alla prima classe: le scuole, gli ospedali, le case di cura ed i ricettori ricadenti all'interno delle aree protette. Nel progetto si prevede di mitigare l'inquinamento acustico presso tutti i ricettori che presentano livelli maggiori dei limiti normativi. Sulla E45, eccetto la variante Deruta, ponendo i limiti di:

- 50 dB(A) Leq per il periodo diurno e 40 dB(A) Leq per il periodo notturno, per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo (per le scuole vale solo il limite diurno);
- 70 dB(A) Leq per il periodo diurno e 60 dB(A) Leq per il periodo notturno, per gli altri ricettori all'interno della fascia A (da 0 m a 100 m dal ciglio);
- 65 dB(A) Leq per il periodo diurno e 55 dB(A) Leq per il periodo notturno, per gli altri ricettori all'interno della fascia B (da 100 m a 250 m dal ciglio).

Nelle tratte di nuova realizzazione o sostitutivi di una infrastruttura esistente, fuori sede, con uno sviluppo complessivo superiori a 5 km (Variante di Deruta) sono stati considerati i limiti di:

- 50 dB(A) Leq per il periodo diurno e 40 dB(A) Leq per il periodo notturno, per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo; per le scuole vale solo il limite diurno;
- 65 dB(A) Leq per il periodo diurno e 55 dB(A) Leq per il periodo notturno, per gli altri ricettori all'interno della fascia di 250 m dal ciglio.

Per quanto riguarda la salvaguardia della salute pubblica tali mitigazioni hanno lo scopo di evitare il superamento del 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni. Particolare attenzione sarà posta per i ricettori sensibili per portare i livelli sonori al di sotto dei 50 dB(A) diurni e i 40 dB(A) notturni.

Campi elettromagnetici

Dopo una breve descrizione delle radiazioni *ionizzati* (più pericolose per la salute umana: raggi x, raggi gamma, particelle alfa e beta) e *non ionizzanti* (radiazioni elettromagnetiche che non producono ionizzazione: radiazioni a bassa frequenza (ELF), onde radio e microonde (campi elettromagnetici ad alta frequenza), radiazione ottica (infrarossi, radiazione visibile, ultravioletti))

Nell'opera in oggetto la problematica delle radiazioni non ionizzate è correlata allo scavo di gallerie e allo spostamento delle linee degli elettrodotti esistenti, comunque lo studio del sottosuolo non ha posto in evidenza situazioni di rischio del radon nelle tratte oggetto dell'opera. Formazioni a rischio di radon (origine vulcanica come le ignibriti) sono presenti solo lontano dal tracciato (in prossimità di Orte e Viterbo).

Pertanto gli scavi in galleria non sono interessati da tale problematica. Andrà comunque prevista una campagna di rilevamento con il fine di procedere a sporadiche misure spot in corso di lavorazione, per verificare l'assenza di radon.

3.6 Componente "Rumore e Vibrazioni"

3.6.1 Rumore

Il Proponente dichiara di aver effettuato campagne di misura nel 2004, nel dicembre 2006 e nel marzo 2007. I rilievi acustici sono stati effettuati al fine di definire i livelli acustici ante operam e di tarare il modello previsionale. La scelta dei punti di misura è stata effettuata in base all'entità dei livelli sonori e della vicinanza all'infrastruttura nonché dalla percentuale di soggetti interessati. La metodologia di rilevamento utilizzata è stata di alcuni rilievi in continuo per una durata di sette giorni e con misure in continuo della durata di 24 ore.

Studio di impatto in fase di esercizio

Per lo studio della configurazione futura è stato utilizzato il software previsionale MITHRA implementato con tre metodi di calcolo di propagazione acustica:

- 1) CSTB.92 metodo sviluppato dal CSTB;
- 2) ISO9613 metodo derivato dalla ISO9613-2 standard;
- 3) NMBP96 metodo sviluppato da un gruppo di lavoro costituito dai seguenti laboratori: CERTU, CSTB, LCPC, SETRA, in accordo con il decreto del 5 maggio 1996 relativo alla previsione del rumore da traffico stradale.

Il confronto tra dati misurati e output del modello evidenzia:

- come siano minimi gli scostamenti tra i dati derivati dalle misure in campo e i dati calcolati con l'ausilio del modello di simulazione (per le postazioni settimanali a ridosso della E45);
- come siano contenuti (con scarto quadratico inferiore a 2 dB(A)) gli scostamenti derivati dalle misure in campo e i dati calcolati con l'ausilio del modello di simulazione (per le postazioni di misura giornaliere)

Considerazioni sul clima acustico in fase di esercizio

Dagli studi esposti si desume che per la **Strada Statale E45** la sola stesura della pavimentazione drenante fonoassorbente determina un generale miglioramento, del clima acustico rispetto alle condizioni attuali con un abbattimento quantificabile mediamente da 1 a 4 dB(A). Laddove invece persistevano, nonostante l'asfalto fonoassorbente, superamenti dei limiti normativi, il Proponente ha predisposto interventi di mitigazione del rumore al fine di garantire tali limiti.

Nella tratta di nuova realizzazione (**E55**) il clima acustico subisce invece significativi incrementi ed ovunque sono stati verificati superamenti dei limiti normativi il Proponente ha predisposto interventi di mitigazione (barriere).

Per i Comuni che, ad oggi, ancora non hanno provveduto all'adozione di una classificazione acustica, tale mappatura è stata ipotizzata previa analisi dei P.R.G., nel rispetto delle Leggi Regionali di appartenenza e considerando i criteri di zonizzazione degli eventuali Comuni limitrofi con classificazione acustica in essere.

Si evidenzia che "l'analisi ha evidenziato che lievi eccedenze notturne, ma solamente per qualche sporadico edificio, si riscontrano per le classi II, mentre i ricettori in classe III, IV, V e VI risultano ovunque entro i limiti dettati dalla classe di appartenenza."

I ricettori di classe I (analisi del clima acustico nelle aree protette o della Rete Natura 2000)

Il Proponente nelle aree naturali protette ha effettuato una serie di simulazioni dei livelli sonori ad un'altezza di 1,5 metri dal suolo riscontrando che nelle aree naturali protette, inserite in classe I ed interessate dal progetto nella tratta della Strada Statale E45, all'interno della fascia di pertinenza dell'infrastruttura presentano un clima acustico ovunque al di sotto dei limiti normativi ad eccezione delle eccedenze riscontrate in corrispondenza del bacino idrografico del Fiume Nera (Orte) dovute per lo più al rumore di convogli ferroviari che transitano nelle vicinanze.

Al di fuori della Fascia di pertinenza invece sono stati riscontrati lievi superamenti, dell'ordine di 2-3 dB(A) esclusivamente nel periodo notturno (fino a 5 dB(A) lungo il Fiume Tevere tra le località di San Maiano e Ponte d'Avorio - Città di Castello).

Lungo la tratta di nuova realizzazione (E55) all'interno della fascia di pertinenza il clima acustico viene rispettato ovunque sia durante il periodo di riferimento diurno che notturno.

Al di fuori della fascia di pertinenza il Proponente dichiara che: "si possono riscontrare talvolta lievi superamenti, dell'ordine di 2-3 dB(A), esclusivamente nel periodo notturno. Tuttavia, anche in questo caso, interventi di mitigazione con barriere antirumore finalizzati a mitigare anche tali lievi eccedenze risulterebbero ovunque inefficaci, considerate le elevate distanze dal corpo autostradale."

Per quanto concerne le due importanti aree protette delle Valli del Mezzano e della Laguna Veneta, il Proponente dichiara che: "Nel tratto di attraversamento della Valle del Mezzano, nella Provincia di Ferrara, è prevista, a difesa dell'area protetta, la realizzazione di una doppia duna artificiale inerbata (viadotti esclusi) ai fianchi dell'infrastruttura."

Per quanto concerne invece l'affiancamento dell'area della Laguna Veneta, il Proponente dichiara che:

- "nell'ipotesi di adozione della "soluzione A" preferenziale, in affiancamento al Taglio Novissimo, la decongestione della SS 309 Romea attuale ed il lieve spostamento del traffico nell'entroterra (generalmente inferiore a 50 m), solo in parte riescono a compensare l'incremento del rumore dovuto al previsto aumento del traffico veicolare nella tratta";
- "qualora si adottasse la soluzione "B" considerata nell'ambito delle alternative di progetto, l'area della Laguna Veneta beneficerebbe in larga parte della diversione del traffico (soprattutto pesante) nell'entroterra, con riduzioni del clima acustico quantificabili generalmente nell'ordine dei 5 dB."

I Valori riscontrati nel periodo diurno, già oltre i 200 m dal ciglio attuale della Romea (area esterna alla fascia), sono valori generalmente inferiori ai 50 dB(A); nel periodo notturno invece il clima appare leggermente peggiore, ove possono risultare delle eccedenze rispetto ai 40 dB(A) nella fascia compresa tra i 200 ed i 500 dal ciglio dell'attuale Romea, ove i valori si attestano tra i 45 ed i 40 dB(A).

Analisi degli effetti sui ricettori sensibili

Il Proponente precisa che nel caso permangano eccedenze nonostante l'utilizzo delle barriere fonoassorbenti, e qualora nemmeno i limiti interni per i ricettori sensibili risultassero garantiti, sarebbe opportuno, a norma di legge, prevedere la sostituzione degli infissi con infissi fonoisolanti a doppi vetri.

Per lo studio il Proponente ha assunto un valore di 17 dB(A) per il potere fonoisolante degli infissi (tra un minimo di 15 e 20 dB(A) - vetri semplici tradizionali) attualmente installati ed in condizioni normali.

Nella tabella **D.10: Ricettori particolarmente sensibili - SCUOLE** il Proponente riporta i valori del Leq (Ante Operam - Post Operam e Post Mitigazione) ed evidenzia come, dall'analisi della tabella stessa, non siano mai verificate le condizioni necessarie per l'intervento diretto sui ricettori sensibili.

L'Impatto acustico in fase di cantiere - Metodologia e criteri di valutazione

Le valutazioni previsionali dell'impatto in corso d'opera sono state eseguite in corrispondenza dei cantieri lungo linea per la realizzazione del Raccordo Autostradale Orte - Venezia, secondo le zonizzazioni acustiche dei vari comuni attraversati

Per i Comuni interessati dall'opera che non hanno, ad oggi, adottato un piano di zonizzazione acustica, il Proponente ha ipotizzato mappatura acustica nel rispetto delle Leggi Regionali in funzione della zona di destinazione urbanistica definita nei rispettivi P.R.G. di appartenenza.

Il Proponente ha considerato inoltre ricettori particolarmente sensibili appartenenti alla prima classe: le scuole, gli ospedali, le case di cura ed i ricettori ricadenti all'interno delle aree protette.

Nell'ambito della Metodologia e criteri di valutazione sull'Impatto acustico in fase di cantiere, il Proponente dichiara:

"Inoltre i ricettori ricadenti all'interno delle aree prospicienti l'infrastruttura viaria per una ampiezza di 50 m dal ciglio autostradale sono stati classificati di:

- IV classe se appartenenti ad una classe compresa fra la II e la IV;
- I classe se appartenenti ad una classe I;
- V, VI classe se appartenenti ad una classe V, VI."

Caratteristiche delle aree di cantiere e delle lavorazioni previste

Il Proponente dichiara che all'interno dei cantieri (ubicati in corrispondenza delle opere d'arte da realizzarsi, laddove non sussistano già i cantieri principali, e sono finalizzati alla realizzazione delle opere stesse) sono installati tutti i baraccamenti (uffici, spogliatoi, mense, ricoveri, servizi igienici,

il magazzino, l'officina, il deposito carburanti con il serbatoio interrato e quello delle bombole ossigeno ed acetilene, il container del gruppo elettrogeno ed in genere tutti gli altri accessori impiantistici.

Le attività prevalenti nelle aree di stoccaggio sono quelle legate alla movimentazione e allo scarico/carico dei materiali.

Per il Proponente le strutture di possibile impatto acustico risultano essere:

- impianti di pompaggio acqua industriale;
- impianto di produzione cls;
- impianti di trattamento e raccolta delle acque di lavorazione;
- impianto di frantumazione (se presente),

e le emissioni sonore più importanti tuttavia sono localizzate in corrispondenza della zona di miscelazione e carico del calcestruzzo nelle autobetoniere, caratterizzata da livelli sonori massimi pari a 82.2 dB(A) a 15 metri di distanza.

Nella fase di realizzazione il Proponente riporta le principali fasi degli interventi di realizzazione suddividendole "Realizzazione rilevato" e "Realizzazione viadotto".

Il Proponente inoltre, sulla base di informazioni sulle caratteristiche emissive delle macchine operatrici, ha riportato nella tabella E.1: **Principali attività all'interno delle aree di cantiere** i dati relativi all'esposizione al rumore degli operatori e successivamente i dati di input dei vari scenari di simulazione.

Una volta definito il clima acustico ante operam il Proponente ha effettuato la simulazione dei livelli indotti in corso d'opera presso i ricettori (a distanze crescenti dal cantiere) prendendo in considerazione due scenari: realizzazione rilevato/trincea e realizzazione viadotto.

Interventi di mitigazione

Il Proponente dichiara che per i ricettori ove si riscontrano superamenti ai limiti normativi si potrà richiedere deroga temporanea ai Comuni come previsto dalla Legge Quadro.

Nella tabella E.8: **Aree di eccedenza asse autostradale Orte - Venezia** il Proponente riporta le progressive di riferimento delle aree, il comune di appartenenza, la classe acustica interessata e gli interventi mitigativi.

Stima dei livelli sonori indotti dai mezzi d'opera

Il Proponente nella tabella E.9: **Incrementi sonori indotti sulle viabilità** indica, per ogni infrastruttura stradale interessata, le informazioni relative a:

- i valori del volume di traffico diurno Ante Opera (Traffico A.O.);
- i valori del volume di traffico dei mezzi di cantiere stimati (Traffico di cantiere);
- i valori del volume di traffico diurno totale (Traffico Tot.);
- l'innalzamento dei livelli sonori prodotto dai mezzi di cantiere (ΔLeq).

Dalle summenzionata tabella il Proponente evince che l'innalzamento dei livelli sonori lungo le infrastrutture interessate dal passaggio dei mezzi di cantiere sia poco significativo sulle strade ove il traffico veicolare è sostenuto, sulle strade meno frequentate, si fa osservare che esse presentano dei valori sonori modesti e che a fronte degli incrementi dovuti dal traffico di cantiere saranno comunque rispettati i limiti diurni riportati nel D.P.R. n. 142 del 30 marzo 2004.

3.6.2 *Vibrazioni*

Metodo seguito per la valutazione dell'impatto vibrazionale

Il Proponente dichiara che per la valutazione dei livelli di vibrazioni indotti ai ricettori è opportuno definire:

- gli scenari di cantiere rappresentativi delle lavorazioni più impattanti dal punto di vista vi-

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large 'F' and various initials.

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'M. A. C.', 'S. P.', and 'B. M.'.

brazionale e relativo inventario dei macchinari;

- lo spettro di emissione di ciascun macchinario di cantiere rappresentativo della variazione in frequenza dell'accelerazione indotta nel terreno ad una distanza di riferimento;
- la funzione di trasferimento che esprima, al variare della frequenza, il rapporto tra l'ampiezza di vibrazione al piede del ricettore in condizioni di campo libero e l'ampiezza dello spettro di accelerazione alla sorgente per ciascun macchinario;
- una legge di combinazione degli spettri di accelerazione indotti al ricettore in condizioni di campo libero dai macchinari presenti nei vari scenari di cantiere ipotizzati;
- un'ipotesi sulla presa in conto dell'effetto della struttura degli edifici sul campo vibratorio determinato in condizioni di campo libero.

Scenari di cantiere

In relazione alle attività di cantiere il Proponente ha individuato tre tipologie di scenari ritenuti maggiormente significativi per il loro impatto:

- realizzazione rilevati;
- realizzazione trincee;
- realizzazione viadotti,

ed ha considerato come sorgenti di vibrazioni le macchine operatrici mobili, in quanto ritiene che gli impatti indotti dai macchinari fissi risultino meno significativi vista anche la loro collocazione studiata per essere posizionati il più lontano dai ricettori.

Livelli di vibrazioni risultanti ai ricettori

Il Proponente dichiara che l'attenuazione di un campo vibrazionale con la distanza da una sorgente vibratoria dipende principalmente dall'effetto di due fenomeni:

- l'attenuazione geometrica;
- l'attenuazione materiale del mezzo.

Il calcolo dei livelli vibrazionali ai ricettori è stato eseguito utilizzando gli spettri delle macchine da cantiere rilevati a 5 metri di distanza, considerando un'attenuazione stabilita sulla base delle caratteristiche geologiche del substrato interessato dall'opera.

3.7 Componente "Paesaggio"

Metodologia

Lo SIA descrive la metodologia d'analisi adottata per lo studio della Componente paesaggio. La caratterizzazione della componente è stata articolata a partire dalla "individuazione degli ambiti paesaggistici presenti" e dall'analisi "dei loro elementi caratterizzanti potenzialmente sensibili all'inserimento dell'intervento oggetto dello studio". (SIA Q. Ambientale).

Il paesaggio è stato "inteso come il complesso di segni ed elementi naturali e delle stratificazioni antropiche, armonicamente combinati tra loro, che consente all'uomo di individuare i propri legami con lo spazio circostante garantendo l'insorgere del senso d'appartenenza che assicura la permanenza e la conservazione di tali segni." (SIA Q. Ambientale). Più dettagliatamente "lo studio ante - operam della componente paesaggio è stato svolto definendo tre livelli di analisi, specificamente riconducibili ai seguenti aspetti principali: - Inquadramento del contesto paesaggistico - Caratterizzazione del contesto paesaggistico - Caratterizzazione percettiva: strutture visive ed ambiti percettivi del paesaggio". (SIA Q. Ambientale).

"La fase di caratterizzazione geografica e percettiva dei diversi ambiti territoriali, [è stata] eseguita attraverso l'acquisizione dei dati esistenti in bibliografia e nei diversi studi di settore, verificati attraverso l'analisi di fotografie aeree e sopralluoghi". (SIA Q. Ambientale).

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top right and several initials and scribbles below.

Handwritten number '2' in the left margin.

Handwritten signature or initials in the bottom left margin.

Handwritten initials 'H' and 'A' at the bottom of the page.

Large handwritten signature and initials at the bottom of the page, including 'S. M. S.' and 'L. W. P.'.

AI termine dell'analisi ante - operam sono state analizzate le potenziali interferenze indotte dall'intervento, sia rispetto al nuovo tracciato che alle opere d'arte ad esso connesse, funzionali all'individuazione dei possibili interventi di mitigazione. A corredo dello studio della componente è stata elaborata la *Carta delle Criticità e delle Mitigazioni* in cui, con riferimento al tracciato di progetto ed alle tipologie d'opera previste, sono evidenziati gli elementi (puntuali ed areali) paesaggisticamente più sensibili all'inserimento dell'infrastruttura oggetto del presente studio." (SIA Q. Ambientale)

3.7.1 Caratterizzazione ante operam

Inquadramento del contesto paesaggistico

Le unità tipo - morfologiche della componente, sono cartografate nella serie di carte "Carta del Paesaggio", individuando successivamente le potenziali criticità indotte dal progetto infrastrutturale e che riguardano, quindi, principalmente:

- i tratti di strada in variante rispetto al tracciato attuale, per il percorso della E45. Per quanto riguarda i tratti esistenti sottoposti ad interventi di adeguamento della piattaforma stradale, sono state rilevate potenziali criticità in corrispondenza delle interconnessioni con i sistemi territoriali che presentano particolari caratteri di omogeneità paesaggistica, così come desunto dalle indicazioni di vincolo e tutela fornite dai piani territoriali provinciali;
- per il nuovo tracciato della E55, i tratti in cui sono previste le opere d'arte più significative, quali viadotti e ponti, oltre che le aree interessate da aree di sosta e di servizio. Inoltre, anche questo caso, l'attraversamento di aree con specifiche ed omogenee caratteristiche paesaggistiche ed ambientali costituisce elemento di particolare criticità rispetto alla componente".

Infine lo SIA evidenzia che "le situazioni di potenziale interferenza indotte dal tracciato sulla componente" sono riportate nella *Carta delle Criticità e delle Mitigazioni* e possono sintetizzarsi nelle seguenti voci:

- Interferenza con ambiti ad alta visibilità (CP1) [...]
- Interferenza con la continuità tipo morfologica del contesto paesaggistico (CP2) Tale tipo di criticità interessa i tratti stradali in variante planimetrica (E45) e di nuova costruzione (E55) e le aree interessate da aree di pertinenza dell'infrastruttura e di svincolo.
- Alterazione di contesto paesaggistico con particolari caratteri di omogeneità (CP3), tratti di tracciato viario in cui si riscontra la presenza diretta/indiretta del vincolo di tutela delle bellezze panoramiche (D.L. 42/2004 art. 136), di tutele della pianificazione territoriale, di aree di pregio ambientale.
- Formazione di aree di reliquato (CP4)
- Interferenza con beni a valenza storico - testimoniale (CP5) Tale categoria di interferenza considera i beni di interesse storico - testimoniale interessati da vincolo e posti all'interno della fascia ad alta visibilità."

4 Considerazioni

4.1 Quadro di Riferimento Programmatico

L'analisi complessiva esposta nel Quadro di Riferimento Programmatico completata con le successive Integrazioni, sono sostanzialmente esaurienti, con la conferma delle analisi prodotte in prima fase, l'aggiornamento di riferimenti sia su Carte dei Vincoli, sia su Scenari progettuali.

4.2 Quadro di Riferimento Progettuale

Parere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale
Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

Handwritten initials at top right.

L'analisi complessiva esposta nel Quadro di Riferimento Progettuale (e Integrazioni) sono in gran parte esaurienti, con in genere la conferma delle analisi già prodotte in prima fase, ed approfondimenti contenuti sulle parti relative allo studio del Quadro Trasportistico e dell'Analisi Costi- Benefici. Oltre a queste notazioni è da aggiungere che, pur nella comprensibile complessità di un progetto di questa estensione e interessante 4 (+ il Lazio) Regioni in ambiti di problematicità notevole (Fiume Tevere, Appennino, Valli di Comacchio, Laguna di Venezia e Riviera del Brenta), solo a citare le maggiori, l'analisi degli impatti di cantiere lascia lacune che dovranno essere colmate in fase di esecutivo, necessitando di ulteriori verifiche.

Handwritten notes and scribbles on the right margin.

In particolare si nota come nell'ambito dell'analisi del Quadro trasportistico resta non chiarito l'eventuale contributo al quadro generale della presenza o meno del Tunnel di Mestre. La richiesta di analisi era volta infatti alla totalità di un grafo che comprendesse sia la presenza del suddetto tunnel, sia l'interconnessione con la barriera di Venezia-Villabona, dando quindi all'uscita su Mestre la valenza di nodo autostradale con smaltimento dei flussi di traffico sia in direzione Quarto d'Altino-Trieste (ovviamente con l'ipotesi di un tratto di ipotetico adeguamento), sia in direzione Padova-Milano, con la verifica dei flussi sull'A4 sino al nodo di Padova ove è già previsto l'inizio dell'infrastruttura *Nuovo sistema delle tangenziali venete di Verona, Vicenza e Padova*. (ancora non connessa al nodo di Dolo)

In relazione agli impatti di cantiere, infine, restano criticità relative all'effettiva entità di tali impatti, in misura minore per quanto riguarda l'incidenza del traffico indotto dal cantiere sulla viabilità esistente, ed in misura notevolmente più ampia per gli impatti dovuti all'utilizzo delle risorse idriche, quali gli approvvigionamenti, il controllo delle acque nell'ambito del cantiere, il loro recapito finale in quantità e qualità. La quantificazione in due unici valori globali per E45 ed E55 non è infatti esaustiva né significativa.

In relazione alle interferenze si nota l'ampia documentazione fornita, ma le linee guida relative agli interventi di demolizione dovranno prevedere una progettazione più puntuale e dettagliata nelle fasi di progetto definitivo.

In relazione, infine, agli interventi di compensazione previsti in progetto, notando come per le Valli del Mezzano, a seguito dell'aggiornamento della VINCA, sia stato completamente modificato il quadro compensativo locale, si nota come dai territori (vedasi le Osservazioni del pubblico), nascono esigenze che non appaiono totalmente evase dal progetto, e che dovranno essere fonte di ulteriori approfondimenti progettuali.

4.3 Quadro di Riferimento Ambientale

4.3.1 Componente "Atmosfera"

Si ritiene opportuno che la tematica dell'esposizione agli IPA, alle diossine e ai metalli pesanti sia tenuta in opportuna considerazione nella redazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale. Al momento, l'Allegato 18 al Quadro di Riferimento Ambientale - Elementi preliminari per il Progetto di Monitoraggio Ambientale elab. 90307-RG-AM-01-019-A non fa esplicito riferimento agli inquinanti da monitorare, ma solo alla normativa di riferimento (escludendo, ad esempio, il D. Lgs. 152/2006). Nell'elaborazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale, si dovrà tenere conto in particolare anche degli aspetti legati alla contaminazione atmosferica nelle aree nelle quali le emissioni da traffico si sommano a quelle legate ad altre sorgenti di natura industriale o legate allo smaltimento dei rifiuti.

Handwritten notes and signatures on the right margin.

4.3.2 Componente "Ambiente idrico"

Ad un quadro complessivo esauriente, si possono aggiungere le seguenti considerazioni.

Handwritten notes, signatures, and scribbles at the bottom of the page.

Si è deciso di rimandare alle successive fasi progettuali tutti gli approfondimenti necessari ritenendo le analisi effettuate nello studio congruenti con il livello di progettazione preliminare, rinviandole a valle dell'acquisizione dei dati puntuali necessari (rilievi topografici di dettaglio, acquisizione dei dati tecnico funzionali dei rilevati arginali attuali, individuazione di dettaglio delle problematiche connesse alla rete idrica minore). L'analisi richiesta (*effetto del rilevato stradale sull'assetto idraulico delle aree limitrofe ai corsi d'acqua e sulla estensione e distribuzione delle aree inondabili*) deve essere oggetto di prescrizione per le successive fasi progettuali.

Una nota particolare è da riservare alla definizione dei limiti espliciti di concentrazione per gli inquinanti per il conferimento delle acque di piattaforma nei corpi idrici superficiali, per i quali possono mancare indicazioni quantitative, ma esistono delle indicazioni qualitative in alcune delle regioni che indicano la necessità di raggiungere obiettivi di qualità (Toscana), oppure delegano alla procedura VIA la formulazione di prescrizioni specifiche (Emilia-Romagna).

La tematica del trattamento delle acque di piattaforma sia dal punto di vista dell'analisi dei contaminanti effettivamente presenti sia dal punto di vista dell'efficacia dei trattamenti fitodepurativi proposti, necessita di approfondimenti adeguati che potranno essere svolti sia attraverso un'attenta analisi dei dati provenienti da altri impianti già realizzati sia attraverso la realizzazione di impianti pilota così come indicato dallo stesso proponente.

Si ritiene comunque che nel piano di monitoraggio vadano predisposte opportune misure che rendano possibile il censimento dei contaminanti presenti nelle acque di piattaforma e la valutazione dell'efficacia dei trattamenti fitodepurativi.

4.3.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

Relativamente alla componente si ritiene che sia necessario acquisire un più elevato ed omogeneo livello di conoscenze delle aree interessate dal tracciato e da tutte le opere connesse (in un ragionevole intorno delle stesse), aggiornando le rappresentazioni cartografiche e le relazioni, attraverso l'esecuzione di apposite campagne di indagine volte a definire con un maggior grado di dettaglio, dei dati stratigrafici, giacitureali e strutturali, da riportare nelle planimetrie e nei profili del progetto definitivo.

Altresì incompleta si ritiene, nei punti più significativi del tracciato, la determinazione delle oscillazioni stagionali delle falde, con rappresentazione cartografica delle isopieze e delle direzioni di deflusso nelle planimetrie, delle intersezioni con le superfici piezometriche nei profili geologico-geotecnici, nelle condizioni di massima ricarica degli acquiferi.

In fase esecutiva occorrerà inoltre dare completa attuazione alla normativa vigente (D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 30/09), ormai pienamente operativa.

Particolare importanza si dovrà applicare allo studio di falde e superfici piezometriche intercettate dal tracciato in riferimento a punti particolari di esso (le Gallerie naturali S. Pellegrino e Capraccia, i cui scavi dichiaratamente intercetteranno le falde sotterranee), per le quali dovranno essere effettuati studi appositi e definizione dei relativi interventi di mitigazione, non limitandosi all'elencazione di generali interventi tecnico-operativi di avanzamento in galleria.

In fase di progetto definitivo dovrà prevedersi lo studio del ripristino della continuità della rete dei canali irrigui privati, nelle aree agricole ad elevato grado produttivo (E45), sviluppando un quadro apposito interventi mitigativi e dei possibili interventi di compensazione. Risulta pertanto necessario che nella successiva fase progettuale sia definito un quadro più completo degli interventi mitigativi e siano concordate con le Autorità competenti le opere da realizzarsi a compensazione dei suoli agricoli sottratti.

In definitiva si reputa necessario che per la fase del definitivo si debbano elaborare approfondimenti con l'intento di mettere a punto un modello idrogeologico, zona per zona, che consenta anche di

D
E
di Verifico)
ientide - VIALE VAS
ello Commissione

... un'analisi preventiva del campo di moto delle falde intercettate dalle varie opere in sotter-
... (tenendo conto delle modifiche indotte nel sistema idrogeologico tanto per i flussi orizzontali
... per quelli verticali (relativamente a tratte con condizioni al contorno sufficientemente omoge-
... nee) e calibrare il modello sulla base di dati piezometrici effettivamente misurati in più punti. Ciò
consentirebbe una più mirata progettazione degli interventi risolutivi e una migliore distribuzione e
analisi dei presidi idraulici.

Analoghe considerazioni si reputano ripetibili per la creazione di una cartografia geomorfologica di
dettaglio, sia per avere sotto controllo l'evoluzione dei dissesti nelle aree a maggior rischio idroge-
ologico, sia per prevenire l'innesco di fenomeni franosi in molti punti della rete viaria principale e
secondaria.

Un aspetto molto importante che il proponente dovrà avere in grande considerazione riguarda la
previsione e gli interventi di riduzione dei cedimenti. Sono infatti previsti cedimenti di alcuni cen-
timetri lungo tutto il tracciato; tali cedimenti potrebbero creare danni alle strutture esistenti (edifici,
infrastrutture, sottoservizi...). Particolare attenzione si porrà a :

- a) Tratto collino - montano della E45, nelle aree a maggiore criticità (quali aree in frana attiva, conoidi e falde detritiche), in particolare in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie e dei fronti di scavo:
- b) Tratto padano della E55 a elevata vulnerabilità idrogeologica connesse ai fenomeni di subsidenza, nelle aree dove sono stati segnalati i valori più elevati di abbassamento del terreno:

Infine, relativamente alla definizione delle viabilità di cantiere, restano da definire, in modo puntua-
le, le descrizioni dettagliate delle strade di asservimento dei cantieri previsti (es. strade a carattere
locale, regionale, statale ...) e da valutare in fasi successivi gli aspetti relativi al cantiere ed alle so-
luzioni per garantire la continuità del traffico lungo tali strade, soprattutto in relazione agli effetti
prevedibili, connessi all'esecuzione degli scavi. Alle valutazioni del progetto definitivo dovrà ag-
giungersi una valutazione più approfondita sulle ricadute in termini di aumento dei flussi di traffico
conseguenti alla realizzazione dei cantieri

4.3.4 Componente "Vegetazione, flora e fauna" "Ecosistemi"

In generale esaustiva, ma necessitante della realizzazione di "carte di distribuzione degli habitat",
per le varie zone impattate, inserita fra i documenti di riferimento; ivi comprese le eventuali aree
presenti nelle zone di insediamento dei cantieri, "aree SIC e ZPS o in aree di particolare pregio na-
turalistico (ecosistemi fluviali e ripariali, aree rurali ad elevata biodiversità, etc)", per gli aspetti
floristico vegetazionali,

INTERVENTI DI COMPENSAZIONE NELLA ZPS VALLE DEL MEZZANO

Riguardo la progettazione e realizzazione di una rete ecologica e dei nodi della rete all'interno della
Valle del Mezzano si osserva che :

- in data 11/06/2010 con nota Prot. CDG-0084464-P assunta a P.G. 51304 del 15/06/2010 ANAS SpA ha trasmesso alla Provincia di Ferrara, ai fini del deposito, la documentazione relativa a detti interventi di compensazione ambientale per l'area del Mezzano, dando evidenza di aver recepito in toto le istanze formulate dalla Provincia di Ferrara e rese manifeste dalla Regione Emilia Romagna con nota del 19/05/2010;
- in data 15/06/2010 ANAS SpA ha provveduto, per la Regione Emilia Romagna, a dare notizia del deposito degli elaborati relativi agli interventi di compensazione ambientale per il Mezzano sul "Resto del Carlino".

Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the right side and several smaller ones at the bottom.

4.3.5 Componente "Rumore e vibrazioni"

In fase di progetto definitivo si dovranno realizzare, sull'intero tracciato dell'opera, le seguenti mappe acustiche (con l'indicazione numerica di tutti ricettori censiti all'interno delle fasce di pertinenza nonché quelli ubicati all'esterno delle fasce suddette, ritenuti maggiormente impattati):

- mappe acustiche ante operam;
- mappe acustiche in fase di cantiere;
- mappe acustiche post operam;
- mappe acustiche post mitigazione.

Nelle mappe devono essere riportati i ricettori censiti e numerati con le mappe acustiche relative alle attività di cantiere (sia all'interno sia all'esterno delle fasce di pertinenza) e non esclusivamente quelli relativi ai ricettori più critici).

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'all. 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.

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 ciclopeditoni, le opere preesistenti, e/o di provvedere a realizzare uscite pedonali dalle aree di parcheggio, a favorire la fruizione turistica dei luoghi.

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali

Sono presenti nella lista delle Osservazioni del pubblico le delibere di alcune Province e Comuni interessati dall'infrastruttura, nonché i Pareri Regionali e/o determinazioni Dirigenziali delle Regioni attraversate, con accluse osservazioni e/o prescrizioni che si condividono. Ad alcuni di questi pareri sono accluse le Osservazioni del pubblico rivolte direttamente alle Regioni di competenza e da queste già aggiornate con le proprie controdeduzioni. Si reputa comunque auspicabile l'affinamento di tutte le soluzioni del progetto 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 quelle relative alla procedura di VIA o alla politica dei pedaggi o alla valutazione degli espropri si ritengono non pertinenti alla procedura di VIA; le note espresse valgono solo come prese d'atto delle osservazioni medesime.

Determinazione dirigenziale nr. 11285, del 11/12/2009 della Regione Umbria

Sono state analizzate le controdeduzioni, e le integrazioni spontanee del proponente, Società Anas SpA, alla determinazione dirigenziale della Regione Umbria in merito alle criticità ambientali evidenziate nei tratti inerenti il tracciato in corrispondenza degli abitati di Deruta, di Torgiano e

Perugia nei territori dei relativi Comuni, contenenti una specifica documentazione con relativi schemi grafici riferiti a possibili soluzioni tecniche e progettuali intese a superare le criticità ambientali evidenziate dalla Regione e dai Comuni interessati, prevedendo un adeguamento in sede del tracciato nel territorio del Comune di Deruta comprensiva di una variante di tracciato nel territorio del Comune di Torgiano (e in località S. Martino in Campo, nel territorio del Comune di Perugia). Da tali osservazioni, considerato che la Regione Umbria, sentiti anche i Comuni interessati, condivide, in linea di massima, le integrazioni spontanee avanzate dal Proponente si reputa auspicabile prevedere lo sviluppo di tali proposte nel progetto definitivo, previe ulteriori e connesse valutazioni ambientali integrative.

Delibera della Regione Emilia-Romagna del 18/10/2010

È stata acquisita dalla Commissione la delibera della Regione Emilia-Romagna con la quale la stessa esprime il proprio parere positivo di compatibilità ambientale, subordinata al rispetto di prescrizioni, e la valutazione positiva ai fini della localizzazione del progetto nel tratto di propria competenza, comprensiva di prescrizioni in ambito ambientale (finalizzate a minimizzare gli impatti su salute, ecosistemi e paesaggio) sia in ambito generale sia con particolare riferimento alle opere di compensazione nella ZPS "Valle del Mezzano", oltre a prescrizioni aventi il fine di migliorare l'efficacia dell'infrastruttura in progetto ed il suo inserimento nella rete viabilistica della Regione Emilia Romagna. la Commissione condivide l'impostazione espressa e, considerato che la Regione, sentiti anche i Comuni interessati, reputa necessario per il territorio l'approfondimento degli studi su tutte le implicazioni connesse alla nuova sistemazione infrastrutturale, e reputa auspicabile prevedere lo sviluppo di tali proposte nel progetto definitivo, previe ulteriori e connesse valutazioni ambientali integrative ove necessarie.

**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 "Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre* nella versione aggiornata e integrata trasmessa dal Proponente in data 12/06/2009, 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, corredate, ove necessario, dai rispettivi SIA.**

Indirizzi progettuali e programmatici :

1. Il Progetto Definitivo dovrà essere corredato da un Piano Globale di Approvvigionamento Materiali, sviluppato in riferimento ai singoli segmenti operativi identificati dal progetto stesso, verificando le reali possibilità di reperimento dei materiali, nell'ambito delle cave previste per il progetto, in relazione al segmento di riferimento, all'ambito regionale o all'ambito interregionale nei tratti intermedi tra due regioni. Il Piano di Approvvigionamento, come sopra definito, dovrà essere trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e alle singole Regioni, con le quali si provvederà alla verifica dei contenuti, prima che il soggetto concedente proceda all'approvazione del Progetto Esecutivo dell'infrastruttura. Il progetto dovrà essere corredato da tutti gli studi, programmi e valutazioni connessi, sistemazioni finali, compensazioni, stima del traffico, ad-esso imputabile e piano delle cantierizzazioni.

Lo sviluppo progettuale dovrà indirizzarsi, per quel che riguarda le alternative presentate, verso le soluzioni indicate come preferenziali nel SIA di progetto, con le dovute verifiche con Enti Regionali e Locali di cui alle successive note, in particolare la compatibilità ambientale di maggior validità si intende realizzata per :

- Variante di Deruta :

- La soluzione preferenziale nella presente fase preliminare è quella relativa al passaggio in galleria ad Est dell'attuale abitato; data però l'interferenza con le numerose nuove abitazioni in corrispondenza dell'imbocco Nord (che di fatto impedisce la connessione del tracciato) e l'esistenza di tutta una serie di problematiche nel tratto che attraversa il Comune di Torgiano e il Comune di Perugia, che dovranno essere riesaminate nella fase progettuale definitiva, si reputa necessaria una ulteriore fase di affinamento progettuale sulla base delle integrazioni e deduzioni spontanee già avanzate dal proponente (ANAS SpA), come illustrate negli schemi grafici trasmessi in allegato alla nota del 23.06.2010, prot. CDG0090857-P, relative alle previsioni progettuali nei Comuni di Deruta, Torgiano e Perugia e già condivise in linea di massima dalla Regione Umbria e dai Comuni interessati (Perugia-Torgiano-Deruta) per minimizzare e mitigare così gli evidenti impatti residuali puntuali che rendono ambientalmente non compatibile la soluzione proposta a livello preliminare. In relazione alla tratta di E45 che rimarrà in sede (zona di Deruta), si suggerisce di valutare attraverso un concorso di progettazione architettonica- paesaggistica- ambientale in ossequio a quanto richiesto dalla Regione Umbria e già inserito nell'intesa col Ministero delle Infrastrutture per la E45-E55 le soluzioni di inserimento paesaggistico e ambientale meno impattanti e inoltre di valutare nel progetto definitivo la fattibilità tecnico economica e paesaggistica (con riferimento anche ai costi dell' attuale soluzione preliminare di variante in Galleria), di una soluzione di abbassamento della quota stradale in trincea (o galleria artificiale) rispetto alla quota attuale.
- In relazione alla tratta di E45 dismessa, (nel tratto Deruta - Torgiano) si chiede inoltre di presentare proposte di riqualificazione del tratto dismesso, con aree di parcheggio, percorsi pedonali atti a favorire la vocazione artigiana-industriale del sito.

- Varianti Valle del Mezzano. Anche in questo caso si concorda sulla preferenza dell'alternativa B del progetto, anche in considerazione della sua maggior lontananza dall'Argine Agosta (oggetto di alcune delle Opere di compensazione di cui al punto successivo).

- Attraversamento del Po di Venezia. Si concorda con la proposta progettuale di tracciato denominata Alternativa "A". Restano valide le preoccupazioni sui traffici indotti sulla viabilità secondaria, da verificare puntualmente nella fase di progetto definitivo.

- Attraversamento in Laguna di Venezia. La soluzione di progetto prevede come scelta preferenziale per l'Alternativa "A", ma la particolare conformazione del territorio nell'ambito degli abitati di Lova e Lugo, suggerisce di approfondire lo studio della soluzione proposta anche con possibili attraversamenti in galleria e riqualificazione dei tracciati della viabilità secondaria interferita.

- Collegamento all'Autostrada A4. La soluzione progettuale preferenziale per lo sviluppo del progetto definitivo è quella di previsione del collegamento diretto alla A4 e al Passante di Mestre in corrispondenza del nodo di Dolo, ma la soluzione esaminata ha evidenziato l'esistenza di tutta una serie di problematiche che dovranno essere necessariamente riesaminate nella fase progettuale definitiva, anche attraverso un ulteriore confronto tra le alternative "A" e "B", con le indicazioni sottoesposte :

- Rielaborazione del progetto in concertazione con la Concessionaria C.A.V. Spa, in relazione alla definizione della definitiva sistemazione (in termini di caselli e barriere) dell'area di Roncoduro e/o di Venezia (Villabona), e di una progettazione concordata e integrata, nell'ottica di minimizzazione dell'uso del suolo, del nodo di interconnessione tra le infrastrutture suddette, nonché della compatibilità dei flussi di traffico sul-

la A4, con particolare riguardo alla capacità e livelli di servizio del tronco Dolo-Padova.

- Nel caso di preferenza attribuita alla alternativa A, realizzazione ed ottimizzazione del progetto di attraversamento delle aree della Riviera del Brenta in concertazione con Autorità ed Enti locali di competenza territoriale sull'area, prevedendo, fatte salve le prescrizioni relative alla sicurezza, che il tratto in corrispondenza di Sanbuson e del Naviglio Brenta (dalla Pk 129+000 km circa alla Pk 132+400 km circa) venga previsto in galleria artificiale con ripristino del terreno in superficie.
 - Nel caso di preferenza attribuita alla alternativa A, garantire un'attenta e puntuale valutazione, nel Progetto Definitivo, di tutti gli effetti derivanti dalle varie fasi di cantierizzazione connesse alla deviazione prevista per l'alveo del Naviglio Brenta.
3. Con riferimento al Quadro Progettuale previsto e dichiarato nella documentazione trasmessa in data 12/06/2009 alla CT VIA e pubblicata in data 22/06/2009, e nelle successive integrazioni, nonché alla ripubblicazione in data 15/06/2010, relativa alle Valutazioni di Incidenza sulle Valli del Mezzano, si prescrive di sviluppare il progetto definitivo conformemente alle soluzioni e varianti proposte nella suddetta documentazione. In particolare, in relazione alle compensazioni di cui al SIC delle Valli del Mezzano, che vengano incluse nel progetto per la approvazione CIPE le compensazioni, e relativi costi, previsti per :
- Area MEDSPA Nord e Sud (Comune di Portomaggiore)
 - Canale Circondariale Bando Valle Lepri (Comuni di Ostellato e Comacchio)
 - Frangivento Fossa Foce (Comune Comacchio)
 - Area Argine Agosta Nord e Sud (Comuni di Comacchio e Argenta)
 - Area Mezzano Centrale (Comune di Ostellato)
4. 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.

Il **progetto definitivo** inoltre deve:

5. 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;
6. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione e/o compensazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 3,0% dell'importo dei lavori (non comprendenti le opere di compensazioni già previste per l'area delle Valli del Mezzano); nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
7. 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;
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;
9. Prevedere, per i tratti del Corridoio Autostradale a tipologia "B" ricadenti nel tratto Appenninico, piazzole di emergenza ogni 500 mt su entrambe le carreggiate e un sistema di informazioni a messaggio variabile particolarmente qualificato in modo di dare risposta alle esi-

genze di sicurezza;

10. Concordare le modalità degli interventi di adeguamento previsti in corrispondenza dei sottopassi stradali con le amministrazioni locali competenti, in particolare deve essere concordata con il Comune di Sansepolcro (AR) la dimensione della luce del viadotto posto nella intersezione con una viabilità di cui il Piano Strutturale adottato (coerentemente con la previsione del nuovo ponte sul fiume Tevere) che prevede la trasformazione da viabilità a carattere rurale (asse viario storico che collega direttamente il Tevere con il centro storico, vedi tav. n. 10 del Piano Strutturale adottato) a nuova strada di accesso da sud-ovest al capoluogo, alternativa alla esistente Strada Statale n. 73 Senese-Aretina e di collegamento intercomunale.

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

11. In ottemperanza del D. Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati con particolare riferimento ai comuni già classificati come zone di risanamento dai diversi Piani 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;
12. In ottemperanza del D. Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire la coerenza dell'intervento con le previsioni del PRTRA e comunque il rispetto dei limiti indicati dalla normativa sulla qualità dell'aria, relativamente agli ambiti in cui il contributo emissivo reale dovuto alla infrastruttura determini un incremento del carico rispetto alla situazione ante-operam;
13. In ottemperanza del D. Lgs 13 agosto 2010, n. 155 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativo alla "Qualità dell'Aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", aggiornare l'analisi della qualità dell'aria, tramite valutazione degli inquinanti atmosferici derivanti dall'inserimento del nuovo input emissivo, approfondendo le simulazioni modellistiche riferite ai parametri temporali presenti nei relativi valori limite, utilizzando i valori limite già previsti dalla normativa che entreranno in vigore durante il periodo di esercizio dell'opera. Qualora si profilassero, nei vari scenari temporali previsti, condizioni della qualità dell'aria incompatibili con il quadro normativo di riferimento, dovranno essere indicate le azioni correttive o compensative atte a garantire il rispetto dei limiti indicati dalla normativa. Le azioni correttive/compensative individuate dovranno trovare adeguato riscontro nel quadro economico dell'opera;
14. Stipulare un Protocollo Operativo tra Regioni Lazio, Umbria, Toscana, Emilia-Romagna e Veneto, Province di riferimento, ARPA Regionali ed Enti Locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 10 del D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155. Il Protocollo dovrà altresì stabilire, per le rispettive competenze degli enti territoriali e del GESTORE, gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti quando il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui agli allegati XI -XII-XIV o la soglia di allarme per l'ozono di cui all'allegato XII. I superamenti saranno riferiti alla misurazione di un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal sistema di rilevamento saranno gestite dalle ARPA Regionali, ciascuna delle quali (o in coordinamento con le altre per le aree comuni) informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.
15. Approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le

opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati, verificando ed evidenziando gli aspetti di coerenza del progetto con le norme e le prescrizioni di tutela previste dai diversi Piani per l'assetto idrogeologico (PAI) sulle aree di pericolosità idraulica;

16. 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 provvisoriale 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;
17. Assicurare la continuità delle acque di superficie della rete minore, laddove queste attraversino il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario;
18. Integrare le caratteristiche delle interferenze idrauliche per tutti gli attraversamenti idraulici individuati, valutando i seguenti aspetti:
 - la tipologia dei corpi idrici attraversati, la tipologia degli attraversamenti, le quote di piena e i corrispondenti franchi idraulici;
 - il grado di riempimento e la verifica, nel caso di attraversamento con manufatti scatolari, che le opere progettate non vadano in pressione;
 - l'analisi del comportamento del corso d'acqua, sia in assenza sia in presenza dell'opera per definite portate del corso d'acqua;
 - l'analisi del comportamento del corso d'acqua in fase costruttiva;
 - l'analisi delle tendenze evolutive del fondo alveo;
 - L'analisi della funzionalità delle opere di protezione dell'alveo e di quelle di difesa idraulica esistenti, o di cui è prevista la realizzazione;
19. Dettagliare puntualmente le verifiche idrauliche degli attraversamenti, in particolare dei viadotti su più campate con pile e fondazioni collocate all'interno dell'alveo, specificando le opere di protezione e di difesa esistenti, e le opere integrative in progetto;
20. Inserire nel progetto apposite prescrizioni affinché, in fase di realizzazione dei viadotti e delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua (da sud verso nord: Torrenti Riascone, Afra, Fiumicello, Vannocchia), venga garantita la tutela delle aree golenali, dei sistemi di arginature e la continuità della vegetazione ripariale, considerate dal Piano Strutturale adottato come invarianti strutturali di valore paesaggistico ed ecologico da tutelare. Devono, inoltre, essere ricostituiti i lembi forestali, la vegetazione ripariale, e realizzati cespuglietti in corrispondenza dei rilevati e l'impianto di siepi e filari.
21. Prevedere, per l'attraversamento del fiume Tevere nei due tratti di Km 76+137,1 e Km 79+440, che la quota di impalcato dell'opera di scavalco sia tale da garantire che l'intradosso della stessa si trovi ad almeno 2,50 mt sopra la quota dei livelli idrici determinati con una portata $T_r = 200$ anni.
22. Definire in maniera scientificamente corretta le dimensioni di eventuali aree esondabili, interferite, 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.
23. 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 massimizzando comunque il volume.

24. Verificare la sicurezza dagli sversamenti accidentali e/o acque di prima pioggia di tutti i bacini esistenti in prossimità del tracciato, vedasi bacino di Montedoglio, evitando anche, in tali aree, l'ubicazione di aree di cantiere entro la perimetrazione del massimo invaso.
25. Prevedere, in termini di valenza contrattuale, l'incremento di aree di fitodepurazione integrative e/o sostitutive delle vasche di raccolta delle acque di piattaforma, realizzando anche porzioni boscate con essenze autoctone, e:
 - verificare che le variazioni del corpo idrico impattato, a seguito del processo di restituzione al ricettore naturale, siano compatibili con le indicazioni dell'Autorità di Bacino;
 - integrare il progetto definitivo con ubicazione di quegli impianti localizzati in aree diverse da quelle intercluse, con i necessari piani di manutenzione, monitoraggio e controllo delle acque in uscita dall'impianto;
26. Salvaguardare, nelle interferenze con i corsi d'acqua, la morfologia naturale, la qualità ambientale e le biodiversità, prevedendo altresì interventi di rinaturalizzazione e riqualificazione ambientale nel caso di situazioni di scarsa naturalità, operando con le tecniche della ingegneria naturalistica;
27. Assicurare, per l'intero sviluppo dell'opera, corridoi protetti di attraversamento (sottopassi faunistici e ponti ecologici) della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati per mitigare le discontinuità arrecate agli ecosistemi, specificandone le tipologie e la loro localizzazione rispetto all'opera in progetto;
28. Approfondire lo studio del rumore e delle vibrazioni emessi dal traffico (nell'infrastruttura e nella viabilità locale) in fase di esercizio, verificando i livelli, che potranno prodursi nei ricettori sensibili nelle condizioni più critiche, ed adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente;
29. Formulare, in fase di progettazione definitiva, studi adeguati al fine di caratterizzare acusticamente le varie fasi dell'opera, nel rispetto delle disposizioni legislative vigenti;
30. Silenziare le sorgenti di rumore sia in fase di cantiere che nella fase di progettazione esecutiva 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";
31. Ottemperare alle disposizioni descritte nell'Allegato 4, "Criterio di valutazione delle percentuali delle attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto", del D.M. 29/11/2000, relativamente alla considerazione della concorsualità delle infrastrutture, ed estendere di conseguenza gli interventi di mitigazione, ove necessario a garantire il rispetto dei limiti di normativa, anche considerando le infrastrutture concorsuali;
32. Ai fini della valutazione dei possibili impatti sul paesaggio derivanti dalla realizzazione dell'opera in generale e dei viadotti in particolare, sviluppare nel progetto definitivo adeguate fotosimulazioni, nell'elaborazione grafica, nel numero e nella rappresentatività delle condizioni percettive "da" e "verso" l'opera in progetto;
33. In fase di progettazione definitiva l'adeguamento della E45 deve essere previsto in modo tale da garantire adeguati interventi di mitigazione visiva e minimizzazione del consumo di suolo sul lato fiancheggiante il manufatto storico della chiesa di San Pietro in Villa nel Comune di Sansepolcro (AR), posta immediatamente a valle dell'attuale tracciato della E45, considerato dal Piano Strutturale adottato quale elemento del patrimonio storico-architettonico comunale da tutelare.
34. Sulla base di una specifica progettazione di "architettura del paesaggio", approfondire le opere previste per la progettazione dei tratti in viadotto degli svincoli e degli imbocchi delle gallerie;
35. 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 fo-

simulazioni, 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;
36. Prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l'inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti anche in quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;
37. Prevedere la redazione di un progetto e la realizzazione di una sistemazione a verde delle aree di pertinenza dell'opera, con la finalità di filtro e di mitigazione visiva dell'opera; il rapporto fra area verde (comprensiva delle fasce tampone boscate, aree reliquate, etc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%;
38. Prevedere nella redazione del progetto il rispetto le prescrizioni degli artt. 79 (Trasformazione dei boschi), 80 (Criteri e prescrizioni per il rilascio dell'autorizzazione alla trasformazione dei boschi) e 81 (rimboschimento compensativo) previste dal Regolamento Forestale D.P.G.R. n. 48/R del 8.08.2003, per tutte quelle opere previste nel tratto toscano su terreni che la Legge 39/00 "Legge forestale della Toscana" considera terreni vincolati e /o boscati. Dovranno inoltre prevedersi che :
- Le opere di ripristino della vegetazione forestale vengano realizzate mediante l'utilizzo di materiale forestale di propagazione (MFP) inserito nell'allegato della Legge Regionale 39/00 e dotato della prevista certificazione.
 - In fase di progettazione definitiva venga, inoltre, quantificata la superficie forestale asportata e le relative compensazioni proposte.

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

39. Dettagliare puntualmente ogni impianto di 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;
 - dettagliando le procedure di restituzione delle aree di occupazione temporanea, concordando con proprietà e/o enti territoriali le destinazioni finali e gli eventuali dettagli progettuali per rinaturalizzazione o nuova destinazione d'uso.
40. 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:
- Verifica, effettuata con gli enti proprietari delle infrastrutture interessate dal trasporto dei materiali, della sostenibilità dei percorsi prescelti
 - Previsione dei necessari interventi di mitigazione oltre che il ripristino complessivo (fondo stradale, opere di corredo, arredo vegetazionale e opere d'arte esistenti) alle condizioni precedenti la cantierizzazione, interventi da effettuare periodicamente e ad opere ultimate; 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.
41. 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.
42. 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:

43. predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo 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 le ARPA Regionali, in particolare per la puntuale individuazione dei recettori sensibili (abitazioni, aree di interesse naturalistico, ecc.). Il monitoraggio della qualità dell'aria nella situazione ante, in corso e post operam, sia esteso anche alla viabilità complementare ed alle aree interessate dai caselli, nelle condizioni di traffico più cautelative e considerando gli impatti cumulativi, soprattutto con riferimento ai recettori ubicati in prossimità dei punti sui quali, in base alle previsioni contenute nel SIA, potrebbe determinarsi il rischio di un superamento dei limiti;
44. 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);
45. Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento:
- "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

In relazione alle **Osservazioni insorgenti dal territorio**, inoltre, si dovrà:

46. 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, in particolare le soluzioni di progetto di dettaglio dovranno tener conto delle necessità di :

- Prevedere interventi di realizzazione di aree di parcheggio agli svincoli autostradali, con particolare riguardo a borghi e realtà locali che possano così usufruire di un rilancio della loro offerta turistica.
- Scegliere soluzioni progettuali che minimizzino la suddivisione di aree agricole di pregio, minimizzando la parcellizzazione delle stesse.
- Minimizzare gli impatti sulle singole proprietà evitando la contemporanea presenza di espropri definitivi sommati ad ulteriori espropri anche solo temporanei (aree di cantiere) sulle stesse aree e/o con più cantieri sul singolo proprietario.
- Evitare la localizzazione di vasche di laminazione e/o fitodepurazione su aree a servizio di realtà agro-industriali di pregio.

47. Verificare, in sede di progetto definitivo, tutte le procedure e precauzioni progettuali atte ad evitare qualsiasi interferenza e/o contaminazione in fase esecutiva e/o in esercizio, con i regimi delle acque sotterranee in tutte le aree sede di sorgenti di acque minerali e/o termali di pregio, con particolare riferimento a :

- Area delle Acque minerali di San Gemini e San Faustino
- Area delle Acque termali di Bagno di Romagna

48. In relazione alla tratta *Sansepolcro - Pieve S. Stefano - Verghereto - Bagno di Romagna* implementare nel progetto definitivo :

Per quanto riguarda il Comune di Sansepolcro

- Interventi concertati con le amministrazioni locali che comprendano la compartecipazione del proponente alla realizzazione di una nuova viabilità parallela alla E45 che colleghi in modo efficiente i centri toscani ed umbri della Valtiberina;
- Individuazione di un'alternativa di localizzazione dell'area per la sosta attrezzata prevista in località Trebbio ;
- Modificare il progetto dell'adeguamento dell'esistente area di servizio in condivisione con l'Amministrazione comunale;

Per quanto riguarda il Comune di Pieve Santo Stefano

- La previsione della demolizione e recupero alla precedente destinazione, del tratto di E45 che verrà sostituito dal tratto in galleria;
- Il ripristino della strada 3 bis Tiberina nel tratto tra Pieve Santo Stefano-Bagno di Romagna quale alternativa alla E45;
- L'adozione di un cronoprogramma degli interventi in cui l'ultimazione del ripristino della strada 3 bis sia completato prima dell'entrata in esercizio dell'autostrada.

49. In fase di progetto definitivo si dovrà, a valle di un rilievo di dettaglio, verificare la non interferenza dell'opera con l'eliporto del Centro Intercomunale della Valtiberina in Comune di Pieve di S. Stefano.

50. Prevedere, in relazione al sito *IT5180006 Alta Valle del Tevere*, preso atto delle risultanze della procedura di screening effettuata, l'aggiornamento della VINCA con integrazioni e/o con ulteriori documentazioni eventualmente necessarie per l'esame congiunto con gli Enti Territoriali di tutela;

51. Rielaborare la proposta progettuale relativa allo svincolo di interconnessione con la A14, nel territorio del comune di Ravenna, con l'obiettivo di minimizzare il consumo di territorio, valutando la possibilità di spostare il punto di interconnessione, anche con interventi che eventualmente modifichino i tracciati delle altre viabilità insistenti sul medesimo nodo.

52. Garantire la connessione diretta per il porto di Ravenna tramite collegamento della E55 con

W d

- la SS309 dir, eseguendo la verifica dei livelli di servizio post-operam o prevedendone il potenziamento in accordo con le Autorità territoriali competenti.
53. Prevedere, nella fase di stesura del progetto definitivo, il coordinamento con la Concessionaria dell'Autostrada Nogara - Mare Adriatico, per la corretta configurazione del futuro svincolo di Adria.
54. Il progetto dovrà recepire le richieste di risistemazione, adeguamento o realizzazioni di viabilità complementari necessarie all'equilibrio del traffico locale e/o nuovo indotto sui territori, come da richieste di Provincie e Regioni, in particolare
- Collegamento tra il previsto svincolo di Cavarzere e la SS n°309 in località S. Anna di Chioggia al fine di garantire il collegamento con il Porto e la città di Chioggia (VE)
 - Completamento dell'adeguamento della SP Arzeron in sinistra Brenta in province di Padova e Venezia.
 - Adeguamento delle SP n°45 Adria-Loreo Rosolina e SP n°46 Adria-Taglio Po - SSn°309, alla categoria C1 di cui al DM 05.11.2001.

W
S
M

Si **raccomanda** inoltre che :

- a. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possieda 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 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 (semi, 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.);
- c. Avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- d. 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;
- e. Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia;
- f. Di elaborare proposte per l'acquisizione e/o compensazione tra aree espropriate ecc... con l'obiettivo di individuare, in fase di progettazione definitiva, le necessarie misure di compensazione tra le superfici fondiarie frazionate dalla realizzazione dell'infrastruttura, con l'ottica di minimizzare la formazione di reliquati.

W
A
C
E
B

W

A1

W
A
C
E
B
S
R
W
W

Presidente Claudio De Rose

Assente

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

ASSENTE

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

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo


Arch. Salvatore Lo Nardo


Arch. Bortolo Mainardi

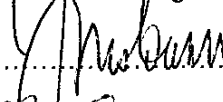
Prof. Mario Manassero

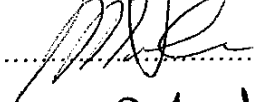
Avv. Michele Mauceri

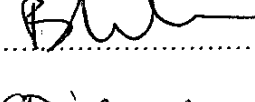
Ing. Arturo Luca Montanelli



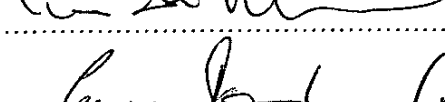





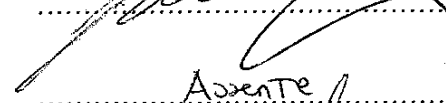


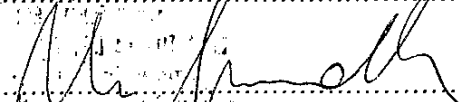


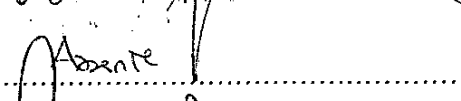


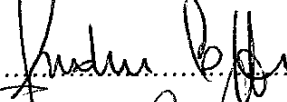


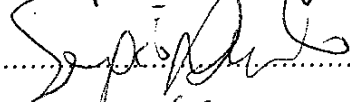


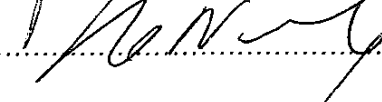


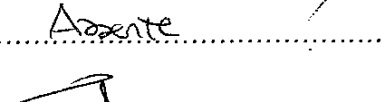
Azzente


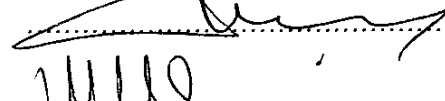
Azzente


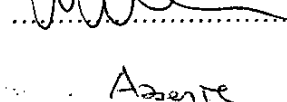


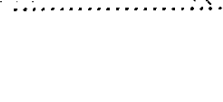




Azzente






Azzente




Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Rappresentante Regionale
Regione Emilia Romagna
Arch. Alessandro Maria Di Stefano

Rappresentante Regionale
Regione Veneto
Ing. Giuseppe Fasiol

Rappresentante Regionale
Regione Umbria
Dott. Endro Martini

Rappresentante Regionale
Regione Toscana
Arch. Fabio Zita

Assente

Assente

ASSENTE

ASSENTE

La presente copia fotostatica comparata
di n. fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li

La presente copia fotostatica composta
di N° *68* fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li *14/11/2010*

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

Senza Campese

1 ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE AL MATTM

Si riassumono le Osservazioni del pubblico indirizzate direttamente al MATTM che non siano già state esaminate nel corso dell'analisi fatta nel DGR - Regione Veneto, vedasi *Deliberazioni della Giunta Regionale N. 4062 del 29 dicembre 2009 con trasmissione di 63 osservazioni presentate alla Regione Veneto da parte dei soggetti pubblici e dai privati* e già controdette, e facente già quindi parte dei documenti acquisiti dalla Commissione, così come quelle inviate antecedentemente alla pubblicazione e ricomprese nelle Note e e controdeduzioni delle Regioni Provincie interessate.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
1.	17.09.2009	DSA-2009-25075	Comune di Mirano (Venezia) nota prot. 45615	Il Comune di Mirano esprime delle fondate osservazioni riguardanti le possibilità di collegamento della nuova infrastruttura alla autostrada A4 e al Passante di Mestre : 1 Interconnessione a Roncoduro - Problematiche sulla riviera del Brenta e sull'analisi dei flussi di traffico verso Padova 2 Interconnessione a Villabona - La possibilità è funzione dell'effettiva realizzazione della nuova barriera di Roncoduro e della completa liberalizzazione del tratto di A4. 3 Possibili alternative alle due esposte 4 Ribadisce i concetti di cui a n° 1 5 Richiesta di tavolo tecnico.	L'analisi esposta è stata parzialmente condivisa dalla Commissione che ha previsto una scelta preferenziale sull'interconnessione diretta a Dolo, previa rivisitazione con partecipazione di tutti gli Enti territoriali preposti a riesaminare sia la soluzione finale adottata per il tratto Dolo(Roncoduro) - Villabona, sia per il tratto Dolo-Padova. La scelta di una 3° soluzione, invece, è stata esaminata nella procedura di VIA Regionale (si trattava del collegamento Codevigo-Padova e connessione in loco alla A4) ed è stata scartata (anche in quel caso l'itinerario Padovano -Dolo avrebbe evidenziato le problematiche su accennate). Analoga richiesta di approfondimenti è stata fatta per l'attraversamento Riviera del Brenta.
2.	18.09.2009	DSA-2009-25108	Autorità di Bacino del Fiume Tevere nota prot. 3133/0GG27.7	In riferimento al progetto, l'autorità idraulica competente al rilascio del nulla osta idraulico, dovrà asseverare che gli effetti indotti dalle opere in argomento siano compatibili con i criteri del PAI. Analoghe prescrizioni devono prevedersi per i dissesti geomorfologici che il tracciato stradale in argomento intercepita sul territorio interessato.	Si prende atto
3.	22.09.2009	DSA-2009-25393	Provincia di Rovigo nota prot. P/GE 2009/0046857	L'amministrazione provinciale nel dare il proprio assenso all'opera esprime le se-	La definizione delle viabilità secondarie, così come concordate con Regioni e Provincie,

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Handwritten initials and marks at the top right of the page.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>genti richieste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rifunionalizzazione del tratto della SS309 Romea da Volto di Rosolina a Riva di Ariano, in accordo con le Amministrazioni territorialmente competenti (almeno di tipo C1) - Realizzazione di una nuova intersezione a circolazione rotatoria in corrispondenza dell'innesto della S.P. 82, in prossimità del centro abitato di Taglio di Po; - Aumento della superficie per l'area di servizio di Adria e sua adeguata infrastrutturazione, in modo da contemplare anche la presenza di un ufficio di marketing territoriale. 	<p>saranno comunque oggetto di ulteriori approfondimenti in fase di progetto definitivo.</p>
4.	18.09.2009	DSA-2009-25401	Comune di Taglio di Po nota prot. 11445	<p>Il Comune, come altre entità esaminate in questo allegato, esprime le proprie note soprattutto sulla necessità di verificare i traffici indotti dalla nuova infrastruttura sulla viabilità attuale (in particolare su vecchia SS309).</p> <p>Altre osservazioni si riferiscono alla necessità di mitigazioni del rumore, o ulteriori implementazioni di viabilità locale.</p> <p>Facendo seguito alle richieste formulate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Cavazzele, 19.08.09, • Comune di Corbola, 08.08.09, • Comune di Ariano nel Polesine, 21.08.09 <p>Anas fornisce copia della documentazione progettuale e SIA ai Comuni interessati.</p> <p>Osservazione su problematiche relative alla autostrada BRE.BE.MI.</p> <p>Facendo seguito alle richieste formulate da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soggetti privati, • Anas fornisce chiarimenti circa l'accesso alla documentazione progettuale <p>La Comunità Montana, per conto dei Comuni di Umbertide, Montone e Città di Castello, esprime parere favorevole dal solo punto di vista idrogeologico, al tracciato</p>	<p>Il progetto di trasformazione della SS309 Romea in arteria destinata al traffico locale ed a quello di tipo turistico/ricreativo, così come per altre viabilità locali, sarà oggetto di verifiche puntuali in fase definitiva.</p> <p>Per il rumore esistono apposite prescrizioni nell'attuale parere.</p>
5.	21.09.2009	DSA-2009-25432	Soc. ANAS S.p.A. nota prot. CDG-0132398-P		
6.	22.09.2009	DSA-2009-25467	Azienda Zootechnica "Cascina Fomasetta"		
7.	21.09.2009	DSA-2009-25573	Soc. ANAS S.p.A. nota prot. CDG-0132513-P		
8.	8.09.2009	DSA-2009-25596	Comunità Montana "Umbria Nord" nota prot. 0017272		

Large handwritten signature and notes at the bottom of the page.

La H di

N.	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
9.	24.09.2009	DSA-2009-25785	Comune di Ravenna nota prot. PG 92448/2009	<p>presentato, richiedendo il rispetto di una serie di prescrizioni relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Taglio di alberi, progetto degli interventi e compensazioni, rimboschimento - Posizionamento opere al di fuori di aree sensibili a rischio di frana, previa verifica della Comunità Montana. - Modalità e programmazione temporale delle operazioni di scavo e sagomatura delle scarpate. - Modalità di posizionamento, trattamento e movimentazione materiali e residui di cantiere. - Progettazione del cantiere dal punto di vista idrologico/idraulico e trattamento reflui in funzione dell'idrografia locale - Risistemazione delle aree al termine dei lavori. <p>Il Comune di Ravenna esprime parere favorevole alla proposta relativa alle proposte di tracciato pertinenti al suo territorio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stanziamento di fondi a beneficio di opere di compensazione e mitigazione - Prescrizioni su concertazione con Enti di competenza territoriale - Prescrizioni su cantierizzazione sia per l'insediamento che per la dismissione - Prescrizioni su rischi in aree di frana e modalità di scavo sia specifiche che generali. - Rispetto delle idrologie superficiali e delle normative per approvvigionamento idraulico e di scarico reflui.
10.	04.09.2009	DSA-2009-25841	Comune di Campolongo Maggiore (Venezia) nota prot. 7555	<p>Il Comune di Campolongo nell'esaminare le proposte relative al tratto autostradale in margine della Laguna di Venezia, esprime la propria opposizione alle due varianti proposte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante A: che prevede di utilizzare un corridoio di attraversamento il più possibile adiacente all'attuale Statale 309 Romeo in stretta adiacenza al Canale Taglio Novissimo, mediante attraversamento su viadotto dei nuclei rurali Lova e Lugo e delle numerose idrovore ed degli altri manufatti idraulici dislocati lungo il corso d'acqua. - Variante B: che prevede un by-pass dell'abitato di Lova ponendosi fino ad una distanza massima di circa 1.200 m. dall'area lagunare, in quanto deleteria allo sviluppo futuro dell'abitato di Lova. <p>Il Comune si dichiara per una alternativa</p>	<p>Si prende atto</p> <p>Nell'esame della Commissione, limitata alla sola analisi delle due soluzioni presentate, la scelta fatta ha portato a privilegiare la soluzione B (di minori impatti ambientali).</p> <p>Una ulteriore alternativa più vicina alla laguna e con problematiche idrauliche non indifferenti per l'attraversamento in sotterraneo di abitati e ostacoli presenti, non è presente negli elaborati, ma potrà essere suggerita negli approfondimenti progettuali del definitivo.</p> <p>Si concorda con la necessità di messa in sicurezza della Romeo e sulla possibilità di opere di compensazione per evitare l'isolamento della comunità di Lova e aree limitrofe per salvaguardarne la vocazione e le attività ricettive altrimenti marginalizzate.</p>

Or e H di
 R S M
 P W D L
 H A P
 a P
 M

Allegato al Parere Corridolo Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre ; tratto E45/E55 Orte - Mestre

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
11.	28.09.2009	DSA-2009-25992	Provincia di Perugia nota prot. 13/504756	<p>denominabile A*, overrossia simile alla proposta A ma con attraversamento dei centri abitati di Lova e Lugo mediante interramento del corridoio in galleria, oltre a opere complementari.</p> <p>La nota della Provincia di Perugia ricorda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'obbligo della conformità del progetto al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia, nonché al Piano Cave. - L'approvazione di alcune soluzioni puntuali (eliminazione o conferma) di svincoli sulla viabilità ordinaria, tra cui, ma non solo, quelli di Deruta Nord e Sud e di Torgiano. - Adeguamento della cartografia con le indicazioni desumibili dal PAI dell'Autorità di Bacino del Tevere - Trattamento dei materiali di risulta - Approfondimenti ambientali nel tratto della Variante di Deruta non in galleria. <p>Il Comune di S. Gemini ribadisce le indicazioni fornite per l'inserimento dell'opera nel territorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vincolo idrogeologico e di tutela delle Acque Minerali di San Gemini. - Riambientazione degli svincoli autostradali e delle aree adiacenti. - Inquinamento acustico da traffico veicolare Autostradale. - Riambientazione delle aree destinate ai cantieri temporanei <p>Chiede inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una fase di progettazione di dettaglio per svincoli e sottopassi che tenga conto delle necessità del traffico locale in previsione degli indirizzi pianificatori del PRG del Comune di S. Gemini e di Terni. - La richiesta di aree di sosta, localizzate agli svincoli. - Politica dei pedaggi per i residenti <p>La Società Autostrada NOGARA - MARE</p>	<p>Si prende atto delle richieste che sono in linea con le indicazioni prescrittive del Parere.</p>
12.	24.09.2009	DSA-2009-26128	Comune di San Gemini (Terni) nota prot. 0007817	<p>Chiede inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una fase di progettazione di dettaglio per svincoli e sottopassi che tenga conto delle necessità del traffico locale in previsione degli indirizzi pianificatori dei PRG del Comune di S. Gemini e di Terni. - La richiesta di aree di sosta, localizzate agli svincoli. - Politica dei pedaggi per i residenti <p>La Società Autostrada NOGARA - MARE</p>	<p>Le indicazioni del Comune sono in gran parte condivise da questa Commissione e (in relazione alle problematiche relative alle sorgenti di acque minerali) già previste in progetto. L'indicazione verrà ribadita nel parere. Per le note su riambientazioni e tutela dal Rumore sono già presenti prescrizioni specifiche.</p> <p>In relazione alle richieste ulteriori, è già prevista una verifica di dettaglio delle opere puntuali da effettuarsi in concertazione con le autorità competenti territorialmente, così come sembra condivisibile la realizzazione di aree di sosta.</p> <p>La politica dei pedaggi non è di competenza della Commissione.</p>
13.	30.09.2009	DSA-2009-26502	Autostrada Nogara-Mare Adriatico	<p>Chiede inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Una fase di progettazione di dettaglio per svincoli e sottopassi che tenga conto delle necessità del traffico locale in previsione degli indirizzi pianificatori dei PRG del Comune di S. Gemini e di Terni. - La richiesta di aree di sosta, localizzate agli svincoli. - Politica dei pedaggi per i residenti <p>La Società Autostrada NOGARA - MARE</p>	<p>L'interconnessione è prevista in progetto e</p>

Allegato al Parere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta F45-55 Orte - Mestre

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
14.	08.10.2009	DSA-2009-27576	<p>nota prot. 8-2009 LB/MPA-mpa</p> <p>WWF Italia nota prot. DG569/09-SLGGcp</p>	<p>Adriatico S.c.p.A. richiede la verifica di compatibilità della futura interconnessione tra la stessa e la nuova infrastruttura.</p> <p>Il WWF Italia espone la sua obiezione all'infrastruttura in oggetto, aggiornando una nota precedente che si dichiara integralmente sostituita dalla presente.</p> <p>Le Obiezioni maggiori riguardano :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mancanza dell'analisi finanziaria - Procedura VAS - Procedura VIA - Studi di traffico - Analisi di incidenza <p>Oltre a queste obiezioni di base sono poi acclusi una serie di allegati suddivisi per componenti e Regioni, così identificati :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Allegato 01 – Osservazioni generali 2 Allegato 02 – Impatti Ambientali 3 Allegato 03 – Impatti paesaggistici 4 Allegato 04 – Regione Lazio 5 Allegato 05 – Regione Umbria 6 Allegato 06 – Regione Toscana 7 Allegato 07 – Regione Emilia-Romagna 8 Allegato 08 – Regione Veneto 	<p>dovrà essere coordinata.</p> <p>In generale si nota come alcune delle opposizioni preliminari poste dal WWF siano non di competenza della Commissione (Procedura VAS, analisi delle alternative modali) oppure decadute (la procedura VIA è in fase di attuazione e nell'ambito della stessa sono presenti sia lo Studio del Traffico che l'analisi Costi-Benefici, oltre al richiedo quadro programmatico). In relazione alle Valutazioni di Incidenza, esse sono state richieste e acquisite agli atti con le dovute ricadute in termini compensativi.</p> <p>In relazione alle relazioni specifiche, la programmazione di salvaguardare al massimo ambienti protetti e biodiversità, così come le caratteristiche peculiari dei paesaggi attraversati, ha comportato una serie di prescrizioni volte a diminuire gli impatti, mitigare e compensare quelli ineludibili, richiedendo il più possibile di concertazione con Enti di tutela e Associazioni.</p> <p>In particolare sono state individuate situazioni critiche in tutte le Regioni attraversate, con richieste di approfondimenti e/o impegni precisi e concordati per le compensazioni.</p>
15.	28.09.2009	DSA-2009-29157	<p>Provincia di Perugia nota prot. 13/504756</p>	<p>La Provincia comunica la necessità di assoggettare le procedur esecutive delle opere alla :</p> <p>L.R. 09.04.1998, n°111 "Norme in materia di impatto ambientale"</p> <p>Il Comune di Comacchio esprime il suo parere favorevole alla nuova infrastruttura, nelle seguenti specificazioni :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Di ritenere più adeguata, nel tratto di propria competenza, la soluzione indicata come A (più lontana dall' Argine Agosta) • Che il tracciato non è comunque conforme allo strumento urbanistico e soggetto 	<p>Si prende atto</p>
16.	29.10.2009	DSA-2009-29714	<p>Comune di Comacchio (Ferrara) nota prot. 0053139/09</p>	<p>Il Comune di Comacchio esprime il suo parere favorevole alla nuova infrastruttura, nelle seguenti specificazioni :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Di ritenere più adeguata, nel tratto di propria competenza, la soluzione indicata come A (più lontana dall' Argine Agosta) • Che il tracciato non è comunque conforme allo strumento urbanistico e soggetto 	<p>Si prende atto</p>

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

Handwritten initials and marks at the top right of the page.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi/Osservazione	Controdeduzione e Note
17.	06.11.2009	DSA-2009-30886	Regione Emilia Romagna nota prot. PG2009.025 1935	<p>ai vincoli di tutela relative alle aree ZPS presenti, nonché a vincoli su Paesaggio e Ambiente idrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Che pur approvando ai soli fini della destinazione urbanistica si riserva di far proprie le richieste di integrazioni e approfondimenti richiesti dalla Regione al Proponente. <p>La Regione Emilia-Romagna trasmette le Osservazioni a lei pervenute dal Territorio Da n° 19 soggetti pubblici (17) e privati (2)</p>	<p>Si prende atto.</p> <p>Le richieste dei Comuni sono già controdedotte dalla Regione.</p> <p>Per i privati si prescriverà la verifica di accessi e mitigazioni.</p>
18.	01.12.2009	DSA-2009-33229	Autorità Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione nota prot. 1300/B.6.7	<p>L'Autorità di Bacino esprime il suo parere favorevole alle opere e in particolare alle tipologie degli attraversamenti su Adige e Gorzone, nonché dei fiumi Bacchiglione, Brenta e della confluenza Rebosola-Barbegara, con una serie di prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia meglio esplicitato il rispetto dei vincoli relativamente alle prescrizioni di un franco normale minimo di 1,50-2,00 m per tempi di ritorno non inferiori a 200 anni e relativamente all'eventuale classificazione navigabile dei corsi d'acqua - sia valutata la necessità, prima della posa in opera dei nuovi viadotti, di realizzare o rinforzare i diaframmi già esistenti, localmente, lungo gli argini. - Presenza di luci libere di dimensioni tali da assicurare il deflusso delle acque di eventuale esondazione evitando fenomeni di insaccamento; - Possibilità di affinamenti progettuali nel definitivo - Integrazione studi idraulico e idrologico - Miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità. 	<p>Le osservazioni appaiono del tutto condivisibili e rientrano negli indirizzi generali che questa Commissione ha evidenziato nelle richieste di affinamento del futuro progetto definitivo.</p>
19.	20.11.2009	DSA-2009-32556	Comune di Mirano (Venezia) - nota prot. Vedasi Nota n° 1	<p>Vedasi Nota n° 1</p>	<p>Vedasi Nota n° 1</p>

Large handwritten signature and notes at the bottom of the page.

Allegato al Patere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55-Orte-Mestre

h.c. A

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			45615/57 Deliberazione C.C. n. 98 - 29.10.2009		
20.	04.11.2009	DSA-2009-30075	Consorzio di Bonifica Delta del Po Adige nota prot. 8055	La nota riporta la valutazione positiva si- guardo la soluzione di alcune interferenze idrauliche CON corsi d'acqua demaniali in gestione al Consorzio, con richiesta di vi- sione degli elaborati grafici del progetto de- finitivo per verifica del mantenimento della continuità idraulica dei canali e scoli	Si prende atto e si condivide la raccomanda- zione, prevista nel quadro prescrittivo.
21.	18/12/2009	DVA-2010-610	Osservazioni trasmesse dalla Regione Veneto: - Comune di Codevigo (PD) - D.C.C. n. 42 del 1/11/2009 - Genio Civile di Vicenza - Parere preli- minare della Commissione Tecnica Re- gionale Decentrata del 30/11/2009 - Bano Immobiliare - Osservazione - Comune di Mirano (VE) - D.C.C. n. 98 del 29/10/2009 - Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta- Bacchiglione - Parere del Comitato Tec- nico n. 20/2009 del 18/11/2009	Le note di cui ai primi tre punti sono state già contro dedotte nel parere della Regione Veneto del La nota del Comune di Mirano è stata esa- minata al punto n° 19 e al punto n° 1 della presnte relazione. La nota dell' Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Bren- ta-Bacchiglione è riportata al punto n° 18 della presente relazione.	Primi 3 punti : Vedasi Parere Regione Veneto Punto 4 : Vedasi note n° 1 e n° 19 Punto 5 : Vedasi nota n° 18
22.	09.12.2009	ExDSA-2009-34450	Regione Veneto nota prot. 687634/45.06/E.410.01.1 - tra- missione osservazioni e pareri	Richiesta di convocazione di "Conferenza di Servizi" sul progetto	Si prende atto
23.	20.01.2010	DVA-2010-3662	Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. notaprot.ASPI/RM/20.01.10/0001935/EU	Comunicazioni di Anas relative alle interfe- renze del progetto con : 1. Nuovo Svincolo sulla A1 (Orte) 2. Interventi su A14 Adeguamento di un cavalcavia e nuovo svincolo di Cesena 3. Interventi sulla A14 dir Variante presso svincolo di S. Vitale Interconnessione E55 e A14dir prima del cavalcavia di S. Vitale Nuovo svincolo di S. Vitale	Si prende atto
24.	07.01.2010	DVA-2010-3738	Sig. Giovanni Fattoreff	L'Osservatore esplicita la sua (ma condivisa con molti altri residenti locali) alla realizza- zione della bretella di collegamento della	Le osservazioni avanzate, così come altre dello stesso tenore, sono in parte condivise dalla Commissione e hanno consigliato

Allegato al Parere Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Cava Vecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte-Mestre

g. a. C. S. R. S. T. S. T.

Per la Valle / 26 / 12 / 2009 / 11 / 11 / 2009 / 11 / 11 / 2009

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdizione e Note
25	09/03/2010	DVA-2010-7390	Autorità di Bacino del Reno nota prot. AR/2010/303	<p>Nuova E55 a Dolo-Roncoduro (con interconnessione diretta sul Passante di Mestre), per motivi di impatto paesaggistico (si attraversa un'area di particolare pregio per la notevole presenza di ville di grande valore architettonico (Ville Venete) e l'ambito della Riviera del Brenta di grande attrattiva dal punto di vista turistico).</p> <p>L'obiezione è però avanzata anche dal punto di vista della sicurezza dell'opera stessa, soprattutto in relazione all'elevato rischio idraulico dell'opera, sia dal punto di vista degli eventuali allagamenti futuri che in relazione agli edificati circostanti.</p> <p>L'osservazione propugna per la tratta il ritorno alla soluzione di Venezia-Villabona.</p> <p>L'autorità di Bacino (Regione Emilia-Romagna), ribadisce la necessità delle integrazioni richieste circa la parte di progetto che attraversa le Valli del Mezzano, nella tratta Ravenna Nord - Mestre. Si segnalano le seguenti criticità:</p> <p>4. Criticità per elevata variabilità dei parametri geotecnici e per subsidenza differenziale.</p> <p>5. Criticità per rischi di allagamento</p> <p>6. Criticità per interferenza con le falde</p>	<p>l'adozione di procedure prudenziali nella fase di progetto definitivo, per la cui scelta vedasi la risposta al punto n°26.</p> <p>La Commissione condivide le osservazioni dell'Autorità di Bacino, fa notare che per tutte le criticità suddette sono previste prescrizioni specifiche relative a zone in frana e/o soggette a cedimenti per subsidenza e/o erosione, nonché alla puntuale verifica delle interferenze con le falde.</p> <p>Sono inoltre presenti apposite prescrizioni per far sì che le fasi di progettazione definitiva siano svolte di concerto con gli Enti a valenza territoriale.</p>
26.	20/01/2010	DVA-2010-4246	Comune di Campagna Lupia nota prot. 673	<p>Il Comune di Campagna Lupia esprime la sua contrarietà al tracciato del tratto finale in direzione Venezia, dalla località di Codevigo (PD) al congiungimento con il passante di Mestre, indicando come soluzione il raddoppio dell'attuale S.S. 309 Romea, trasformandola in una tangenziale (utilizzabile anche dal traffico locale) di collegamento a due corsie più una di sosta, per ogni senso di marcia.</p> <p>Per il collegamento con la A4, e di conseguenza con il Passante, si ragiona su un collegamento posto tra il casello di Villabona Mestre e quello di Borbiago di Mira. (di re-</p>	<p>La scelta del tracciato ottimale per la connessione tra nuova infrastruttura e Autostrada A4 è stata fortemente analizzata nel progetto, e, dopo aver decisamente scartato la soluzione da Codevigo a Padova, si è giustamente concentrata sulle due soluzioni alternative di cui fa cenno l'osservazione.</p> <p>La scelta di preferire l'attacco a Roncoduro, piuttosto che a Villabona è dovuta alle evidenti problematiche della soluzione su Villabona (o Barbiago):</p> <p>1. La perdurante programmazione del mantenimento della barriera di Venezia Sud a Villabona,</p>

W. A.

W. A.

W. A.

W. A.

W. A.

W. A.

W. A.

Problemi di...

Handwritten initials and marks at the top right of the page.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi/Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>cente realizzazione), La risoluzione prevede anche, in <i>estrema ratio</i>, l'adozione della soluzione su Roncoduro, con suggerimenti mitigativi sul tracciato, soluzioni tecniche (abitato di Lova), modifiche di livellette.</p>	<p>2. La mancanza di una qualsiasi direttrice adeguata verso Nord (Tunnel di Mestre, collegamento con Quarto d'Altino). 3. L'inadeguatezza del tracciato tra Villabona e Roncoduro (presenza di caselli liberalizzati a breve distanza tra di loro e insufficienza della sezione stradale, problema che si sommerebbe a quello già segnalato, del tratto Roncoduro-Padova) 4. Necessità di rivedere in ogni caso il nodo di interconnessione tra A4 e Passante di Mestre in funzione dei nuovi traffici. La soluzione preferenziale presenta però il notevole problema dell'attraversamento delle aree della Riviera del Brenta. Per questo motivo, pur dando una preferenza per questa ultima soluzione la Commissione ha chiesto la verifica progettuale della coerenza di tutte le opere previste sulla tratta in questione.</p>
27.	22/03/2010	DVA-2010-8545	Comunità Montana Unione dei Comuni Appennino Ceseinate - nota prot. 1903	<p>La Comunità Montana esprime le sue valutazioni sul progetto presentato sintetizzandole in:</p> <p>a. Valutazione contraria alla proposta presentata all'altezza dell'abitato di S. Piero in Bagno, ribadendo l'inserimento in galleria del tracciato viario per entrambi i sensi di marcia. Si ritiene necessario approfondire il tracciato dell'ipotesi "B" rivedendo il posizionamento della congiunzione della galleria con il tracciato esistente, da collocare all'esterno dell'abitato;</p> <p>b. Messa in sicurezza ed interventi di mitigazione degli impatti ambientali negativi su tutto il tracciato;</p> <p>c. In materia di protezione civile ed in particolare di rischio sismico, si richiedono puntuali verifiche delle opere esistenti.</p> <p>d. Opere di mitigazione ambientale da realizzare nella viabilità provinciale ex SS71 all'interno dei centri urbani della vallata.</p>	<p>Le considerazioni della Comunità Montana sulla sicurezza della viabilità e delle opere ricomprese nella nuova infrastruttura è del tutto condivisa dalla Commissione. Per la soluzione progettuale, pur nella valutazione positiva della soluzione proposta, nel Parere è richiesto un approfondimento progettuale sul tratto Pieve S. Stefano - Verghereto - Bagno di Romagna, con l'ottica di affinare le soluzioni proposte. La necessità di proporre soluzioni alternative (e in tempi utili alla loro fruibilità) per la viabilità locale è nelle indicazioni della Commissione. La politica dei pedaggi non è di pertinenza della Commissione</p>

Allegato al Paragrafo Corridoio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

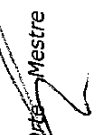
Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

N°	Data	Protocollo	Mittente/Sorgente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>in quanto unica alternativa alla E45 e quindi frequentemente utilizzata per le sistematiche deviazioni di traffico determinate non solo dai cantieri;</p> <p>e. Esenzione dal pedaggio per residenti dei 6 Comuni (Appennino Cesenate)</p> <p>f. Realizzazione di tutti gli interventi interressati da questa area territoriale nella prima fase in programma.</p>	<p>La segnalazione è stata già controdedotta nel parere Regione Veneto che si condivide.</p>
28.	07/09/2009	DSA-2009-24094	Polesine Acque Spa nota prot. U090907038STE	<p>Si segnala la realizzazione in corso di una condotta di grande diametro per acque potabili di competenza di Veneto acque (Regione Veneto) che risulta interferente in circa 35 punti (acclusa stima dei lavori).</p>	<p>Si prende atto.</p> <p>Per gli interventi sulla viabilità minore (opere di compensazione e mitigazione), nel Parere sono state date indicazioni precise anche dal punto di vista finanziario.</p>
29.	03/05/2010	DVA-2010-11756	Comune di Ravenna D.C.C. n. 39696/68 del 19/04/2010	<p>Il Comune di Ravenna conferma il parere del 7 settembre 2009, approva l'ipotesi topologica dell'intercommissione A14 ed E55 in località Fornace Zarattini, e ricorda l'importanza dell'adeguamento della SS309 dir (da considerarsi nel quadro della predetta interconnessione).</p>	<p>Le preoccupazioni espresse dalla cittadinanza della frazione di Ravenna, che qui vengono esaminate, non differiscono da molte simili già esaminate e presenti nel gruppo delle Osservazioni del pubblico ricevute.</p> <p>Esse sono state considerate e hanno dato origine a prescrizioni apposite che hanno l'intendimento di favorire l'analisi delle soluzioni di dettaglio con l'ottica appunto della minimizzazione degli impatti sulla popolazione (vedere Prescrizione sulla progettazione di dettaglio).</p> <p>Per le Osservazioni sulla diga del Montone si nota che nel quadro prescrittivo sono già presenti prescrizioni a tutela degli ambienti idrici in senso più lato possibile.</p>
30.	16/04/2010	DVA-2010-13249	Cittadini del Comune di Ravenna	<p>24 Cittadini della città di Ravenna pongono le loro obiezioni al tracciato che interferisce fortemente con l'abitato della località Madonna dell'albero, Borgo Montone - Ravenna, precisando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interferenza diretta con circa 12 edifici agricoli 2. La frammentazione territoriale sull'insediamento di Via Cella, argine del Ronco e argine del Montone. <p>I sottoscrittori presentano delle loro proposte atte a realizzare delle soluzioni di compromesso.</p> <p>Esprimono altresì preoccupazioni per l'interferenza dell'opera con la diga del Montone.</p>	<p>Le osservazioni del Comune sono in parte condivisibili, laddove esse richiedono maggior dettaglio e minimizzazione degli impatti sia in ambedue le località di imbocco gal-</p>
31.	19/10/2009	DSA-2009-30109	Comune di Deruta - nota prot. 16120	<p>Il Comune di Deruta esprime la propria valutazione negativa sulla proposta di Variante in galleria nel tratto di attraversamento dell'abitato per una serie di impedimenti:</p>	<p>Le osservazioni del Comune sono in parte condivisibili, laddove esse richiedono maggior dettaglio e minimizzazione degli impatti sia in ambedue le località di imbocco gal-</p>



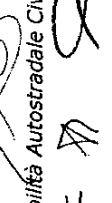


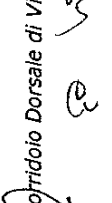


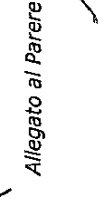


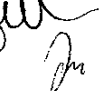


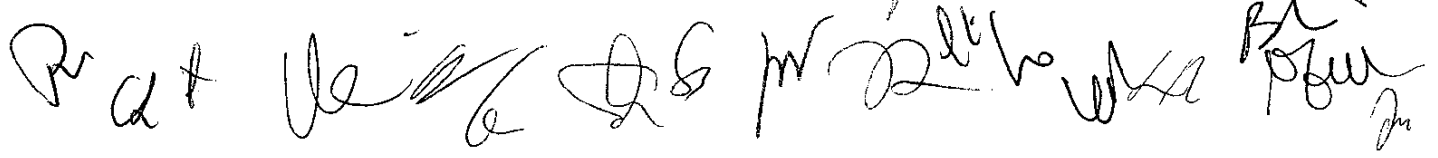












N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Stati Osservazione	Controdeduzione e Note
				<ul style="list-style-type: none"> - Presenza di ambiti di pregio ambientale nelle località di imbocco - Interferenza con abitati recenti non rappresentati nella cartografia di base - Interferenza con pianificazione urbanistica - Insorgenza di nuove problematiche dovute alla riemersione del tracciato ancora in zona urbana. - Problematiche sulla frazione Pontenuovo. - Assenza di proposte di riqualificazione del tratto stradale dismesso. 	<p>ria, sia nella esatta valutazione dei vincoli idrogeologici e ambientali (vegetazione, ambiti cimiteriali, reticolo idraulico) che dovranno essere minimizzati e mitigati nel progetto definitivo.</p> <p>Particolare attenzione si avrà per le problematiche delle frazioni abitate impattate dall'opera, mentre il quadro prescrittivo prevederà la stesura di proposte compensative sulla viabilità interferita e dismessa.</p>
32.	19/07/2010	DSA-2010-18590	Provincia di Ferrara Parere DGPn°223 - nota prot. 61497	<p>La Provincia di Ferrara esprime parere favorevole alla proposta relativa alle misure di compensazione ambientale nella "Valle del Mezzano" come da proposta ANAS del 11.06.2010</p> <p>Il gruppo assembleare effettua una serie di richieste così sintetizzabili:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Distinzione tra mitigazioni e compensazioni 2. Consumo di suolo e ammontare della compensazione 3. Qualità ambientale terreni da acquisire 4. Acquisizione dei terreni al demanio 5. Costo degli interventi 	<p>Si prende atto</p>
33.	13/07/2010	DVA-2010-0017930	Gruppo Assembleare Sinistra-Ecologia-Libertà - IdeeVerdi		<p>In relazione alle richieste si nota:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le proposte di mitigazione sono identificate in senso generale e non puntuale, per questo motivo è presente una prescrizione che ne definisce gli importi minimi. In fase definitiva si provvederà alla definizione di dettaglio. 2. Non vi è corrispondenza economica nelle compensazioni, ma equilibrio generale sulle aree protette ed equilibrio per singoli areali impattati. La quantificazione delle compensazioni proposte risponde ai requisiti di legge e alle richieste della Regione. 3. L'indicazione dei terreni da acquisire è conforme alle richieste formulate da Regione Emilia Romagna. 4. L'acquisizione al demanio non è di pertinenza della Commissione VIA 5. Il costo previsto non è di competenza della Commissione VIA
34.	15/07/2010	DVA-2010-0018126	Comune di Argenta (FE)	Accettazione delle misure di Compensazione nelle "Valli del Mezzano"	Si prende atto

[Handwritten signatures]

N°	Data	Protocollo	Mittente Comune	Sintesi Osservazione	Controdizione e Note
35.	14/07/2010	DVA-2010-0018230	Comune di Portomaggiore (FE) nota prot. 12883	Il Comune di Portomaggiore esprime il parere di conformità degli interventi di compensazione nel sito "Vali del Mezzano" con i propri strumenti di pianificazione territoriale vigenti.	Si prende atto
36.	15/07/2010	DVA-2010-0018396	Comune di Ostellato (FE) nota prot. 9735	Il Comune di Ostellato esprime il parere di conformità degli interventi di compensazione nel sito "Vali del Mezzano" con i propri strumenti di pianificazione territoriale vigenti.	Si prende atto
37.	11/08/2010	DVA-2010-0020158	Sig. Minzoni Giuseppe	L'Osservatore, in qualità di titolare a conduttore della impresa agricola Minzoni, impartita foretamente dall'opera con passaggio della stessa in senso longitudinale, per l'intera lunghezza della proprietà, e la localizzazione sull'area stessa di ben 2 impianti di cantiere, ed interessata dalla localizzazione definitiva di una vasca di laminazione acque di prima pioggia, chiede un intervento di modifica progettuale atto a non disperdere il valore socio-economico di una azienda e di una produzione agricola di qualità.	La descrizione degli impatti subirti da un'unica entità aziendale (azienda oltretutto familiare e votata ad agricoltura di pregio) rende evidente una realtà condivisibile per la quale è opinione della Commissione che debba essere previsto un intervento prescrittorio.
38.	17/09/2010	CTVA-2010-3153	Provincia di Arezzo Parere sul Progetto Orte-Mestre	La provincia di Arezzo esplicita, nel Parere concluso all'osservazione, le seguenti risultanze stilate dal proprio Nucleo di Valutazione sul progetto: 1. Interferenza con l'invaso di Montedoglio Si richiede di garantire l'invaso da possibili inquinamenti anche di natura accidentale e di non installare aree di cantiere nelle aree di massimo invasivo. 2. Interferenza con corsi d'acqua Verifica dello stato attuale delle fondazioni di opere esistenti, verifica dei deflussi in conseguenza di opere di consolidamento fondazioni, rispetto quote minime di scorrimento della nuova infrastruttura, verifica degli scavi per le nuove opere e dimensionamento delle fondazioni. 3. Rete stradale esistente	In considerazione di quanto esposto si può notare quanto segue: 1. Le richieste di cui al punto sono condivisibili e ricordate nel parere. 2. Le norme di progettazione di ponti con pile in alveo devono garantire la sezione idraulica e la protezione delle strutture. 3. Sul problema della viabilità secondaria e sulla riabilitazione della SS 3bis Tiberina, vedere anche Osservazione 39, i ritiene necessario prevedere un intervento, sulla politica dei pedaggi la Commissione non può prendere posizione. 4. Sulle ipotesi di gallerie naturali a Pieve S.Stefano, la problematica del tratto, con le sue ricadute per molti km successivi, forse fino a Bagno di Romagna, la Commissione, pur accettando la soluzione di

Allegato al Parere Circolo Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

pagina 13 di 15

[Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
----	------	------------	-----------------	----------------------	------------------------

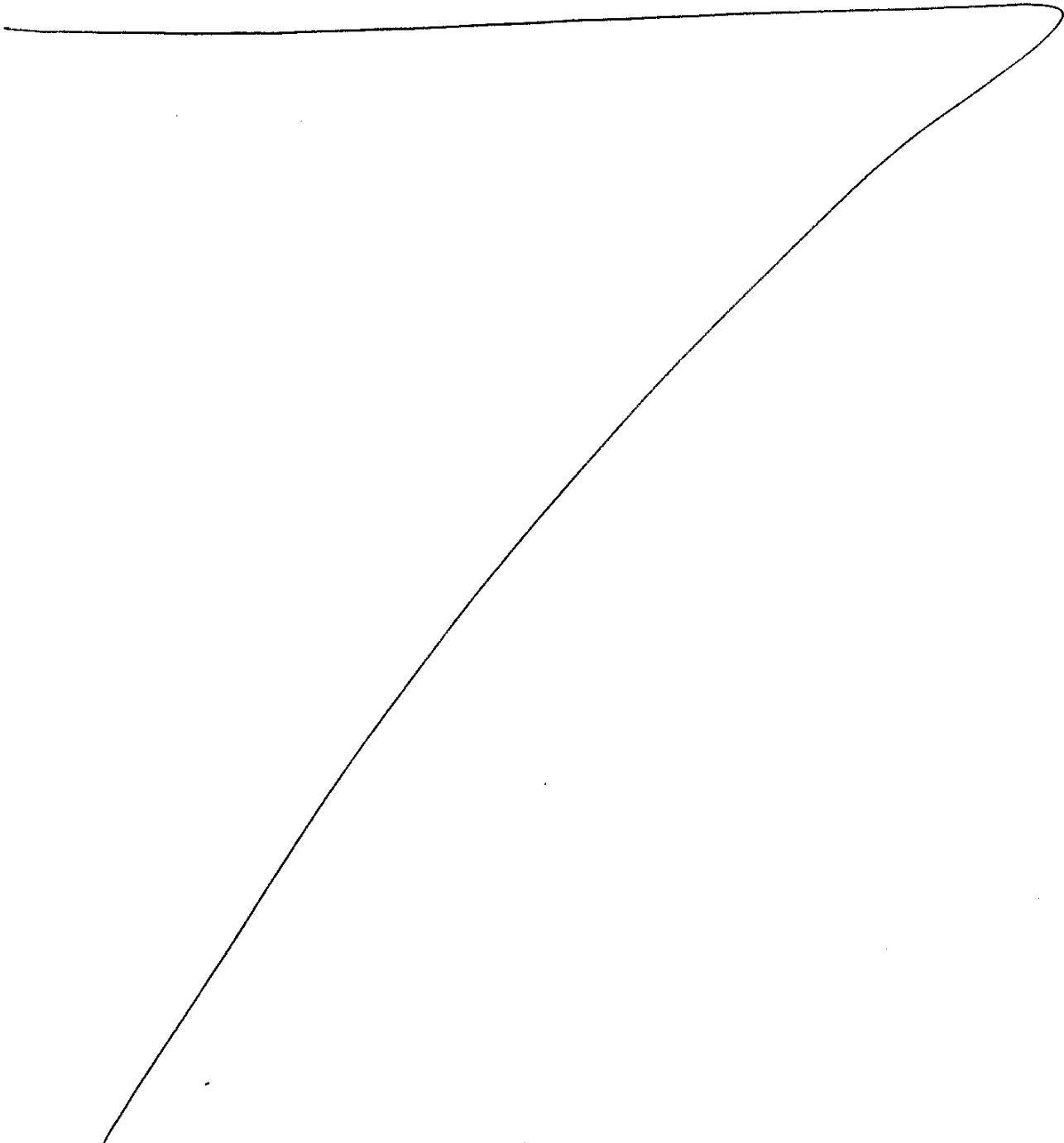
				<p>Esenzioni dal pedaggio e interventi di riqualificazione della SS3bis Tiberina per sopprimere alle ricadute sulla viabilità locale (la stessa SS3bis) e l'unicità attuale della E45 tra S.Sepolcro e Città di Castello come unica viabilità di collegamento.</p> <p>4. Realizzazione Galleria naturale - bypass all'abitato di Pieve S. Stefano</p> <p>5. Opere d'arte di nuova realizzazione.</p> <p>6. Studio di incidenza SIC Alta Valle del Tevere</p> <p>7. Studio di impatto acustico</p> <p>8. Interferenza con eliporto Protezione Civile</p> <p>Il Comune esprime nella sua Delibera le seguenti richieste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Riattivazione della SS3bis Tiberina - Demolizione e risistemazione dei tratti di E45 eventualmente dismessi e non utilizzabili <p>La Comunità Montana esprime inoltre la necessità di rivedere il tracciato nel tratto Valsavignone - Bagno di Romagna</p> <p>L'Arpa Ravenna trasmette alla Regione Emilia-Romagna il suo parere sull'intervento in esame con prescrizioni e richiesta di successivo coinvolgimento nell'iter approvativo del progetto definitivo.</p> <p>La Regione Toscana comunica le Osservazioni e/o determinazioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comune di Sansepolcro • Genio Civile Reg. Toscana • Parere Reg. Toscana Componente Rumore • Contributo VIA Reg. Toscana (con note ARPAT) <p>Il Comitato, oltre a richiamare le sue già note opposizioni nel merito del progetto, espone alcune obiezioni di tipo procedurale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carezza dell'avviso pubblico 2. Consultazione della documentazione 3. Riapertura termini di pubblicazione con 	<p>progetto solleciterà studi geologici ed idrogeologici per la verifica della possibilità di altre alternative.</p> <p>Il problema è già previsto nelle prescrizioni al progetto.</p> <p>Un approfondimento delle analisi di Incidenza sul SIC notato verrà richiesto in fase esecutiva.</p> <p>Gli studi sul clima acustico sono prescritti nel parere</p> <p>La verifica sull'eliporto verrà inserita in parere.</p> <p>Si concorda con le richieste del Comune di Pieve di S. Stefano, riflettendole in una apposita prescrizione.</p> <p>Per la richiesta della Comunità Montana, si chiederà una fase di approfondimento da demandare al progetto definitivo.</p> <p>Si prende atto</p> <p>Il Comune di Sansepolcro chiede una realizzazione di una nuova viabilità parallela alla E45 che colleghi in modo efficiente i centri toscani ed umbri della Valtiberina;</p> <p>La notazione è stata ripresa nelle Prescrizioni Si prende atto delle altre note trasmesse.</p> <p>La comunicazione di Avviso pubblico e le modalità di consultazione non sono di pertinenza della Commissione, ma si ricorda che, nell'iter amministrativo, sono segnalati tutti i riferimenti temporali e normativi della stessa, con verifica della corretta esecuzione del-</p>
39.	21/09/2010	CTVA-2010-3214	Comune di Pieve S. Stefano (Arezzo) Parere 28/08/2010 Comune e Comun. Montana ValTiberina		
40.	23/06/2010	CTVA-2010-2004	ARPA - Sezione Ravenna		
41.	13/09/2010	CTVA-2009-3085	Regione Toscana		
42.	02/12/2009	CTVA-2009-4526	Coordinamento Comitati / Associazioni per la difesa della Riviera del Brenta del Milanese (CAT -Comitati Ambiente e Territorio)		

Handwritten signature/initials

Allegato al Parere Cantidocio Dorsale di Viabilità Autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre : tratta E45-E55 Orte - Mestre

Large handwritten signature/initials at the bottom of the page

3
LA



La presente copia fotostatica composta
di N° 15..... fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 17/11/2010

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