

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. 611 del 16.12.2010

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

Progetto:	Istruttoria VIA ex art. 167 D.Lgs n. 163/2006 Via del Mare: collegamento A4 - Jesolo e litorali
Proponente:	Regione Veneto

[Handwritten signatures and notes on the right side of the page, including a large signature 'Belle' and several other illegible signatures.]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'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 DLgs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale" e dal DLgs 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152 recante Norme in materia ambientale, a norma dell'art. 12 della legge 18 giugno 2009, n.69";

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 e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

Visti i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e 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 167 comma 5 del DLgs. n.163/2006 presentata dalla Regione Veneto - Direzione Infrastrutture di Trasporto, con nota prot.n.724720 del 30/12/2009, acquisita al prot. DVA-2010-3060 del 09/02/2010 per il progetto "Via del Mare - Collegamento A4 - Jesolo e litorali" da realizzarsi nei Comuni di Roncade (TV), Meolo (VE), Musile di Piave (VE), San Donà di Piave (VE) e Jesolo (VE);

Viste la documentazione inviata in data 07/05/2010, acquisita il 13/05/2010 con prot. n. DVA-2010-12376 e in data 02/07/2010, acquisita il 12/07/2010 con prot. n. DVA-2010-17347, in cui veniva completata dal Proponente la consegna della documentazione necessaria, in data 21/07/2010 con prot. n DVA-2010-18279, assunta al prot. CTVA-2009-2521 del 23/07/2010, la

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali comunicava 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 già consegnata;

Preso Atto che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 07/01/2010 sui quotidiani "Il Corriere della sera" ed Il Gazzettino";

Vista la nota prot.n.CTVA-2010-2766, del 09/08/2010 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore appositamente nominato e così composto:

- Prof. Antonio Grimaldi (Referente)
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Mauro Patti
- Ing. Giuseppe Fasiol (Rappresentante Regione Veneto)

Vista la richiesta di integrazioni formulata alla Regione Veneto 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-2010-3050, del 09/09/2010;

Vista la richiesta di proroga di 30 giorni della Regione Veneto, effettuata in data 08/10/2010 con nota acquisita al prot. CTVA-2010-3486, e la relativa concessione della stessa da parte della Commissione con nota prot.n.CTVA-2010-3545 del 14/10/2010;

Vista la nota della Regione Veneto per la nuova infrastruttura *Via del Mare - Collegamento A4-Jesolo e litorali*, acquisita agli atti con nota prot.n.DVA-2010-3969 del 10/11/2010, con cui si trasmette la documentazione integrativa richiesta;

Vista la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Impatto Ambientale e Progetto Preliminare fornito dalla Regione Veneto in data 09/02/2010, acquisiti al prot.n.DVA-2010-3060 del 09/02/2010;
- Integrazioni fornite dalla Regione Veneto in data 10/11/2010 con nota prot.n.CTVA-2010-3969;

Visto il parere espresso dalla Regione Veneto con deliberazione di giunta regionale n. 1011 del 23/03/2010 ed acquisita al prot. DVA-2010-10338 del 21/04/2010;

Preso Atto che non risulta pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

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

Viste e Considerate le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. dai soggetti di seguito elencati:

1. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/18279 del 21/07/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2521 in data 23/07/2010;

N°	Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data
1.	Club di Volo "Papere Vagabonde"	03/02/2010	DVA-2010-4249 16/02/2010

2.	Regione Veneto (Attivazione procedura di impatto ambientale)	09/02/2010	DVA-2010-5122	23/02/2010
3.	Sig.ra Ada Marin	21/02/2010	DVA-2010-6589	09/03/2010
4.	Sig.ra Elda Franzin	27/02/2010	DVA-2010-6591	09/03/2010
5.	Sig.ra Rosi Marin	27/02/2010	DVA-2010-6593	09/03/2010
6.	Sig.ra Wanda Veronesi, Sigg. Matteo e Luca Diquigiovanni	27/02/2010	DVA-2010-6595	09/03/2010
7.	Azienda Agricola Salvador	25/02/2010	DVA-2010-6670	09/03/2010
8.	Avv. Maria Teresa Trevisan	02/03/2010	DVA-2010-6676	09/03/2010
9.	Sig.ra Daniela Zorzi e altri	27/02/2010	DVA-2010-6718	09/03/2010
10.	Sig. Gianfranco Miglioranzi	27/02/2010	DVA-2010-6720	10/03/2010
11.	Sig. Luigi Zorzi	27/02/2010	DVA-2010-6722	10/03/2010
12.	Sig. Pierino Carraro	27/02/2010	DVA-2010-6725	10/03/2010
13.	Sig. Luigi Vallese	27/02/2010	DVA-2010-6727	10/03/2010
14.	Sig. Daniela Zorzi	27/02/2010	DVA-2010-6728	10/03/2010
15.	Comitato Civico Intercomunale "S.Maria di Piave"	01/03/2010	DVA-2010-6920	11/03/2010
16.	Sig. Dario Fecchio	27/02/2010	DVA-2010-6932	11/03/2010
17.	Sig. Alberio Mariuzzo e altri	04/03/2010	DVA-2010-6952	11/03/2010
18.	Sig. Ermanno Cecchinato, Sigg.re Antonella e Teresa Zorzi	27/02/2010	DVA-2010-6955	11/03/2010
19.	Azienda Agricola Lazzarato Raimondo	04/03/2010	DVA-2010-6957	11/03/2010
20.	Ing. Giampaolo Sartori	05/03/2010	DVA-2010-6958	11/03/2010
21.	Lazzarato Gianluca & Stefano s.n.c.	04/03/2010	DVA-2010-6961	11/03/2010
22.	Sig. Giuseppe Boscain e Sig.ra Ines Zanella	27/02/2010	DVA-2010-6983	11/03/2010
23.	Sig.ra Sabrina Boscain e Sig. Edo Lava	27/02/2010	DVA-2010-6984	11/03/2010
24.	Sigg. Stefano e Marco Carpenedo e Sig. Adriano De Zen	03/03/2010	DVA-2010-7016	11/03/2010
25.	Cooperativa Meolese	05/03/2010	DVA-2010-7141	11/03/2010
26.	Comitato "Si Treviso-Mare" (comprensivo delle Osservazioni di) :	05/03/2010	DVA-2010-7145	12/03/2010
	a) Comitato Viabilità Monastier	"	"	"
	b) Sig. Contarin Domenico ed altri	"	"	"
27.	Sig. Lucia Teso	27/02/2010	DVA-2010-7149	12/03/2010
28.	Sig.re Gelsomina Mondin e Meri, Mirella e Mascia Meneghel	05/03/2010	DVA-2010-7154	12/03/2010
29.	Comune di Musile di Piave	05/03/2010	DVA-2010-7168	15/03/2010
30.	Comune di Monastier di Treviso	04/03/2010	DVA-2010-7169	15/03/2010
31.	Sig.re Antonella Forcolin e Adriana Vecchiato	06/03/2010	DVA-2010-7257	15/03/2010
32.	Comune di Silea	05/03/2010	DVA-2010-7260	15/03/2010
33.	Comitato "Cittadini per Meolo"	05/03/2010	DVA-2010-7265	15/03/2010
34.	Geom. Antonio Rigoletto	05/03/2010	DVA-2010-7266	15/03/2010
35.	MINIFORMS s.r.l.	05/03/2010	DVA-2010-7267	15/03/2010
36.	LISA s.r.l.	04/03/2010	DVA-2010-7284	15/03/2010
37.	Città di Roncade	04/03/2010	DVA-2010-7374	16/03/2010
38.	Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Sez. Venezia)	09/03/2010	DVA-2010-7877	22/03/2010
39.	Regione Veneto (trasmissione n.13 osservazioni soggetti/enti vari)	15/03/2010	DVA-2010-8196	25/03/2010
40.	Regione Veneto (Parere Regionale - DGR n°1011 del 23/03/2010)	15/04/2010	DVA-2010-10338	21/04/2010

Comune di Meolo	31/05/2010	DVA-2010-15149	14/06/2010
-----------------	------------	----------------	------------

2. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/20006 del 11/08/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2818 in data 12/08/2010:

N° Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data	
42. Città di Roncade	28/07/2010	DVA-2010-19436	03/08/2010

3. Osservazione trasmessa dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/22799 del 28/09/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-3290 in data 28/09/2010:

N° Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data	
43. Comitato "Si Treviso-Mare"	02/09/2010	DVA-2010-22265	21/09/2010

Preso atto che l'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere in oggetto risulta essere 164.970.000,00 €.

[Handwritten signature]

21
[Handwritten notes and signatures on the right margin]

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

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**

ASPETTI PROGRAMMATICI:

GENERALITÀ

L'opera viaria oggetto del presente Studio di Impatto Ambientale è prevista nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione del Veneto in quanto infrastruttura necessaria al miglioramento dell'accessibilità al Litorale di Jesolo e Cavallino - Treporti, relazionando direttamente l'autostrada A4 Milano - Trieste con il sistema turistico balneare.

Il progetto si prefigge lo scopo di migliorare il quadro trasportistico locale con la messa in sicurezza dell'attuale "Treviso Mare" S.R.89 ed al riordino della viabilità locale, e migliorare la relazioni tra le aree per le attività economiche esistenti di Roncade-Monastier-Meolo, quella di Musile di Piave e San Donà di Piave e quella di Jesolo.

L'infrastruttura, di seguito denominata "*Via del Mare: Collegamento A4 - Jesolo e litorali*", è composta sostanzialmente da una bretella di collegamento tra il futuro casello di Meolo sulla A4 alla rotatoria "Frova", a nord-ovest dell'abitato di Jesolo. Lo sviluppo della strada sarà di 18,8 Km attraverso i Comuni di Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo. Il transito sarà a pagamento con n° 6 punti di accesso totali + 1 parziale a Ca'Nani:

- Rotatoria sulla S.R. 43 con il nuovo Casello di Meolo;
- Via Armando Diaz;
- Rotatoria sulla S.S.14;
- Rotatoria sulla S.P.47 a Caposile;
- Santa Maria di Piave per Jesolo;
- Ca' Nani (accesso in sola entrata per chi proviene dalla S.R.43 in direzione Jesolo);
- Rotatoria della S.R. 43 Jesolo.

Il progetto di collegamento autostradale A4 - Jesolo e litorali si compone di:

- Adeguamento tratti esistenti:
Meolo-Caposile sul tracciato della S.R.89, ~ 11,5 Km e
Ca' Nani (Jesolo)-Rotatoria *Frova* sedime della S.R.43 (da progr. 16+000 a progr. 18+900)
- Nuova realizzazione:
Rotatoria di Caposile - Ca' Nani (Jesolo) il tracciato sarà parallelo all'attuale S.R.43, ma spostato più a nord (da progressiva 11+500 alla progressiva 16+000).

L'infrastruttura ha quindi uno sviluppo complessivo di circa 19 km, di cui circa 11 km di adeguamento viabilità esistente, 6.50 km di viabilità in nuova sede, e 1.50 km di affiancamento alla viabilità esistente. Il tracciato interessa il territorio di 2 Province e 5 Comuni :

- Provincia di Treviso (1 comuni) Roncade.
- Provincia di Venezia (4 comuni) Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo.

Il progetto ha l'obiettivo di migliorare la circolazione stradale, riducendo i tempi di percorrenza, rendendo più fluido il movimento veicolare con conseguente riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, ed inoltre la nuova arteria, per le peculiari caratteristiche geometriche e funzionali, garantisce un elevato grado di sicurezza per l'utente.

Le principali finalità dell'opera, quindi, si possono così riassumere sinteticamente:

- facilità di connessione tra Autostrada A4 "Venezia-Trieste" e le località di Jesolo e Cavallino;
- separazione dei flussi di traffico *locale-urbano* ed *esterno-extraurbano*, con gerarchia del sistema viario;
- eliminazione del traffico di attraversamento delle aree maggiormente urbanizzate;

QUADRO DELLA PROGRAMMAZIONE

Il progetto si rifà all'Allegato al D.P.E.F. del Giugno 2009 (per gli anni 2010 - 2013) al "Programma Infrastrutture", articolato in quattro aree programmatiche:

- 1) Opere rientranti nel Piano delle Infrastrutture Strategiche avviate;
- 2) Opere rientranti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (emessa delibera CIPE);
- 3) Opere rientranti nel Programma delle Infrastrutture Strategiche non sottoposte ancora al CIPE ed in corso di istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione del Dicastero Delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- 4) Opere proposte dalle Regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro.

È evidente il significato della classificazione utilizzata per le prime 3 categorie di cui alla classificazione, (Opere avviate e in fase di monitoraggio, Opere in due differenti step della fase istruttoria, approvate e in corso di esame) differenti dalla categoria delle Opere ancora nella fase della proposta programmatica.

Per queste ultime, le "Opere proposte dalle Regioni ed inserite nelle Intese Generali Quadro", ci si riferisce a quelle infrastrutture particolarmente rilevanti dal punto di vista della programmazione, che hanno come obiettivo quello di rendere coerente i vari livelli di programmazione alle varie scale: europeo, nazionale, regionale e locale. Il DPEF individua così 21 schede tecniche, una per ogni Regione ed una multiregionale che vedono individuate le opere delle Delibere 121/2001 e 130/2006, e gli accordi programmatici stipulati tra Regioni e Stato che hanno portato alla variazione di Intese e degli Accordi precedenti.

È in questa categoria che si individua l'opera oggetto dello Studio di Impatto Ambientale in esame, relativo al "Collegamento tra la A4, Venezia - Trieste e il sistema turistico del litorale veneto nella tratta Meolo - Jesolo", per cui il 17 dicembre 2007 è stato stipulato un Atto Aggiuntivo all'Intesa generale Quadro, a seguito della relativa richiesta del Presidente della Regione del Veneto del 4 luglio 2007.

CONGRUENZA DEL PROGETTO CON GLI OBIETTIVI DEI PIANI

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato con DGR n.7090 del 23/12/86 ed approvato con DCR n. 250 del 13/12/91, è concepito come un piano di direttive, di prescrizioni, di vincoli, di progetti e procedure articolato in sistemi, integrati fra loro, al fine di poter garantire una considerazione contestuale ed unitaria. In accordo inoltre con quanto espresso nel Piano

Regionale di Sviluppo, il piano individua il sistema insediativo veneto come un insieme di poli di varia complessità, dispersi su un territorio formato da aree agricole, centri abitati di importanza minore, ed insediamenti sparsi.

I quattro sistemi in cui il piano è articolato sono costituiti da:

- **L'Ambiente**, che raggruppa al suo interno il quadro delle aree presenti sul territorio regionale per le quali è previsto il regime di tutela più rigido, ed il territorio agricolo per gli aspetti che lo riguardano che sono parte integrante del sistema ambientale.
- **Il sistema insediativo** che si occupa dell'intelaiatura urbana del territorio, dei servizi, degli standard,
- **Il sistema produttivo** che definisce le linee guida per regolare le modalità di insediamento delle aree produttive e la riorganizzazione di quelle esistenti
- **Il sistema delle relazioni** che raggruppa i progetti nazionali e regionali relativi al trasporto ed alle comunicazioni e che detta le direttive per il riordino delle reti.

Per quanto riguarda le azioni di valorizzazione ambientale, il piano si prefigge di delineare politiche e strategie in grado di difendere attivamente e riqualificare i principali corsi d'acqua, gli ambiti naturali esistenti, ed i contesti urbani ad essi relazionati, tutto al fine di valorizzare i principali corsi d'acqua considerandoli non soltanto fiumi, ma anche corridoi naturali con valenza ecologica e storica, elementi di connessione tra territori diversi, e segni storici dell'identità dei luoghi. L'apparato cartografico del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento raggruppa le tematiche descritte finora e le suddivide in tavole e per ognuna di queste sono state individuate le componenti territoriali che di volta in volta sono interessate dal tracciato dell'opera oggetto di questo studio.

Il tracciato viene analizzato nell'ambito dei seguenti scenari programmatici:

- Tav n. 1 "Difesa del suolo e degli insediamenti",
- Tav n. 2 "Ambiti naturalistico – ambientali e paesaggistici di livello regionale",
- Tav n. 3 "Integrità del territorio agricolo",
- Tav n. 4 "Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico"
- Tav n. 5 "Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica"
- Tav n. 7 "Sistema insediativo",
- Tav n. 8 "Articolazione del piano",

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) vigente è stato adottato alla fine del 1986, facendo seguito alle novità introdotte dalla "legge Galasso" che stabilisce l'obbligo per le regioni di definire normative specifiche relativamente all'utilizzo ed alla valorizzazione ambientale del territorio attraverso la redazione di piani paesistici.

Successivamente il DLgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" ha conferito alle regioni le funzioni in tema di paesaggio ed ha reso obbligatoria la pianificazione paesaggistica. Ulteriormente, la Legge Regionale 11/2004, ha precisato che nella pianificazione di livello regionale non possono mancare indicazioni sui luoghi e sui beni da sottoporre a particolare tutela per la presenza di risorse naturali, per la salvaguardia ed il ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali.

In conseguenza di ciò il **Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** diventa pertanto un passaggio fondamentale che permette di fissare obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse, orientandosi su delle linee di lavoro che prevedono:

- impegno complessivo per tutelare le risorse fondamentali, non riproducibili, contrapponendosi ad un contesto che tende a degradare rapidamente;

valorizzazione del sistema veneto di città che costituisce un fattore distintivo del territorio;

- riorganizzazione di sistema mobilità e trasporto puntando ad una maggiore sostenibilità;
- rafforzamento della centralità urbane capaci di dare identità.

Tutto questo deve essere inoltre collegato con i fattori che hanno caratterizzato l'evoluzione del sistema economico regionale, disegnando un quadro di maggiore articolazione e complessità quali:

- rinnovato ruolo dell'agricoltura di qualità;
- differenziazione della domanda turistica;
- ricomposizione dell'economia e dell'occupazione a favore dei servizi;
- rincorsa ad elevare ricerca, sviluppo e livello di istruzione.

Alla luce di queste integrazioni il tracciato in studio è stato analizzato nelle diverse rappresentazioni cartografiche.

- La tavola relativa all' "Uso del suolo - Acqua"
- La tavola relativa alla "Biodiversità"
- La tavola relativa alla "Energia e ambiente"
- La tavola relativa alla "Mobilità"
- La tavola relativa allo "Sviluppo economico" (suddivisa in "Sistema Produttivo" e "Turistico")
- La tavola relativa alla "Crescita sociale e culturale"
- La tavola relativa alla "Città, motore del futuro"

Il Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.)

La Giunta Regionale ha adottato il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) con Delibera della Giunta Regionale n. 1671 del 5.07.2005, ed esso rappresenta il riferimento per il progetto proposto.

Il P.R.T., si propone l'obiettivo di assicurare un corretto utilizzo del sistema infrastrutturale veneto di adduzione ai Corridoi, salvaguardando la specifica funzionalità delle arterie a grande scorrimento volta agli spostamenti di media e lunga percorrenza, evitando altresì l'utilizzo improprio di tangenziali urbane, mediante un' idonea individuazione e regolamentazione degli accessi.

Per quanto riguarda l'area del Veneto Orientale ed in particolare quella oggetto di studio, il Piano in esame prevede la progettazione di nuovi assi stradali volti a fornire un diretto collegamento tra l'autostrada A4 ed il litorale veneto.

Sono presenti, oltre che l'ambito dolomitico negli altri comprensori turistici del Veneto, il sistema balneare litorale che va dal Delta del Po a Bibione ed il sistema del Garda; in particolare per il primo è previsto un pettine di assi originanti dalla A4 e dalla viabilità di supporto fino ai centri balneari..., pertanto la viabilità proposta è coerente con le previsioni del Piano in esame.

Il Piano Regionale di Sviluppo P.R.S.

La formulazione del Piano Regionale di Sviluppo costituisce il fulcro di un processo di rinnovamento e di riqualificazione rappresentate dalla Legge Regionale 35/2001, processo costituito da una serie di strumenti e di procedure che si identificano con Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (D.P.E.F).

Gli obiettivi strutturali che il D.P.E.F. 2009 si pone per sviluppare il sistema della rete primaria

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

indicano come il suo potenziamento si ottenga correlando la viabilità ordinaria con quella autostradale e garantendo un adeguato ed efficiente modello di mobilità. In tale ambito di intervento rientra il completamento delle opere relative al Passante di Mestre che ha permesso l'aggiramento della tangenziale di Mestre attraverso una connessione autostradale, ultimata a febbraio 2009. Gli altri interventi prioritari previsti sono:

- la realizzazione delle opere complementari al Passante "Mira – Quarto d'Altino",
- la realizzazione delle opere complementari all'autostrada "A28 Sacile – Conegliano",
- la realizzazione della Superstrada Pedemontana,
- la realizzazione dell'autostrada regionale medio padana veneta Nogara (VR) – Mare,
- il sistema delle tangenziali Venete Verona – Vicenza, il grande raccordo anulare di Padova,
- le autostrade del Mare – collegamenti con il litorale di Jesolo e Bibione.

È pertanto possibile affermare che il tracciato infrastrutturale proposto è coerente con le direttive del Piano in esame.

Il Piano Regionale di Attività di Cava P.R.A.C.

Con DGR n. 3121 del 23.10.2003 la Regione del Veneto ha adottato il Piano Regionale di Attività di Cava. Il tracciato previsto non viene ad interferire in modo diretto o indiretto con aree interessate da ambiti sottoposti a gestione del PRAC, localizzandosi all'interno di un porzione di territorio dove non sono presenti materiali ritenuti utili allo sfruttamento per qualità e quantità.

Il quadro della pianificazione d'area

Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana P.A.L.A.V

Il Piano è stato redatto dall'amministrazione regionale del Veneto su incarico esplicito della legge statale fondamentale relativa alla "salvaguardia di Venezia" (legge n.° 171/1973), e viene recepito come parte integrante del P.T.R.C., adottato il 23 dicembre 1986 dopo una lunga procedura di approfondimento, è stato completamente rinnovato e nuovamente adottato il 23 dicembre 1991 e l'approvazione definitiva è arrivata con P.C.R. n.° 70 il 9 novembre 1995.

Il PALAV si pone allo stesso livello di pianificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ed affianca, alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico – territoriale, quelle della valenza paesistica, come richiesto dalla legge 43/1985 sulla tutela dei beni culturali e panoramici, e quelle della conservazione ambientale, del restauro monumentale e dello sviluppo culturale, e pertanto le indicazioni derivanti dal Piano devono essere recepite all'interno dei Piani Regolatori dei Comuni compresi nell'area d'intervento.

Il Piano è articolato in sistemi, ed in particolare suddivide le sue previsioni nel settore insediativo – produttivo, in quello ambientale – culturale e in quello infrastrutturale. Particolare attenzione è posta sulla tutela e la protezione del paesaggio agrario dell'entroterra, caratterizzato dalla presenza della trama della centuriazione, dalla convergenza di numerosi corsi d'acqua che definiscono degli ambiti di particolare pregio paesaggistico, e dalla presenza di numerose ville venete e di altri monumenti diffusi sul territorio.

Alla luce di quanto detto l'esame del tracciato proposto evidenzia come, dopo un primo tratto non compreso tra quelli normati dal Piano d'Area, a partire dal Km 10+500 - 11+000 circa, esso ricada interamente in un'area di interesse paesistico ambientale, normata dall'art. 21 delle Norme

di Attuazione. Questo tipo di aree rappresenta degli ambiti preferenziali per la realizzazione di parchi territoriali e sono da considerarsi prioritarie nell'applicazione delle direttive CEE.

A partire dalla progressiva 11+000 l'infrastruttura entra nel territorio comunale di San Donà di Piave, attraversando delle aree agricole nella sua parte meridionale per poi entrare, all'altezza della progressiva 14+500 circa, nel Comune di Jesolo. In corrispondenza della progressiva 15+500, il tracciato dell'opera passa in prossimità, e talvolta entra anche in contatto, con un'area di interesse paesistico - ambientale normata dall'art. 21 lettera a delle Norme di Attuazione del Piano. Il tracciato dell'opera oggetto di studio dall'altezza circa della progressiva 18+000, fino alla fine del tracciato, segue il percorso di un'infrastruttura esistente, affiancandosi al Bordo della Laguna Veneta

Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico del Bacino del Sile e, della Pianura tra Piave e Livenza

L'ambito territoriale in oggetto è, dal punto di vista geografico ed idrografico, formato da 2 zone distinte, sconnesse dal punto di vista idraulico-idrologico dal corso vallivo del Piave, che le separa tagliandole in direzione NO-SE.

La porzione di bacino che interessa il presente Studio di Impatto Ambientale è il primo, e cioè quello relativo al fiume Sile ed alle aree di bonifica che, a valle di Portegrandi, si collocano in sinistra idrografica tra Sile e Piave.

Bacino del Sile

Dai risultati del Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza, si evince come, al crescere del tempo di ritorno delle precipitazioni che generano l'evento critico, principalmente lungo il corso del Sile, esistano ampie zone di territorio esposte al rischio di esondazione. Ad esclusione del Giavera-Botteniga, dove il fenomeno è da considerarsi rilevante, allagamenti più contenuti e localizzati sono segnalati tuttavia anche a carico del reticolo idrografico minore.

Da notare che in qualche limitato fenomeno di allagamento che si verifica a valle di Quarto d'Altino può andare ad interessare territori esterni al bacino e scolanti nella Laguna di Venezia.

Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico per il Bacino del Piave

Le criticità idrauliche di maggiore interesse per quanto concerne lo Studio di Impatto Ambientale, sono quelle che si possono riscontrare a valle della chiusura del bacino montano del Piave, cioè nel tratto arginato che va da Nervesa della Battaglia al mare. Si tratta del segmento di fiume che è stato più frequentemente assoggettato alle esondazioni del fiume.

II Quadro Provinciale

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C.P. di Treviso

Il 30 giugno 2008 è stato adottato con Delibera di consiglio Provinciale n.25/66401 il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) che conclude il percorso progettuale, di confronto e concertazione avviato con il "Documento Preliminare" nel 2005 e proseguito con il "Progetto preliminare" e il "Documento di Piano".

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

Dall'analisi del PTCP della Provincia di Treviso è emersa la coerenza dell'intervento con le Direttive di Piano; in particolare nel sistema della mobilità.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C.P. di Venezia

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) è stato adottato con Delibera del Consiglio Provinciale n.2008/104 del 5 Dicembre 2008.

Le tematiche affrontate dal PTCP riguardano il territorio costruito, il paesaggio, lo scenario economico per toccare successivamente tutti i tematismi che entrano in connessione con queste, e soprattutto il tematismo del rapporto con il *territorio costruito*; a questo proposito il PTCP indica le linee guida dettate dal piano, che individuano con favore un eventuale compattamento dell'urbanizzato che porti ad una maggiore valorizzazione della città e ad una pausa nel processo di consumo del suolo.

I VINCOLI PRESENTI NEL TERRITORIO

Per predisporre il Quadro Vincolistico Ambientale ed il Quadro della Tutela sono stati analizzati gli strumenti pianificatori più significativi dal punto di vista ambientale: il PTRC della Regione del Veneto, il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.), il P.T.C.P. della Provincia di Treviso e Venezia e gli strumenti urbanistici vigenti dei Comuni interferiti dalla viabilità proposta nel presente S.I.A..

Da ognuno dei suddetti Piani sono stati estrapolati e riportati cartograficamente gli elementi significativi dal punto di vista naturalistico, paesaggistico e storico – culturale, quelli soggetti a vincolo sono stati inseriti nel Quadro Vincolistico Ambientale; quelli soggetti a tutela, o che per le loro peculiarità naturalistico – ambientali sono da sottoporre a tutela ambientale, sono stati invece individuati nel Quadro delle Tutele Ambientali.

Dall'analisi del Quadro Vincolistico Ambientale si osservano le seguenti interferenze :

- Al Km 0+500, il tracciato si sviluppa a nord di un'area individuata dal P.R.G. vigente come "Parco privato",
- Al Km 0+900 circa dove il tracciato entra nel vincolo del fiume Meolo (ai sensi della ex L. 431/85 e indicato come S.I.C. dalla Rete Natura 2000) che attraversa sino al Km 1+250 circa, intercettandolo alla progressiva 1+100.
- Al Km 2+300 dove si sviluppa a nord di un "Parco privato" attraversando nella sua parte più meridionale una "Zona archeologica vincolata ai sensi della L.1089/39 ed ex L.431/85".
- Dal Km 4+800 a 5+150 (fiume vincolato) e al Km 11+300 con l'area vincolata del Fiume Piave Vecchia, su cui insiste altresì un "Vincolo di in edificabilità dei corsi d'acqua pubblici – 10mt".

Dall'analisi del Quadro delle Tutele Ambientali si osserva che la viabilità proposta dal Km 1+000 al Km 1+150 circa attraversa un "Ambito naturalistico di livello regionale" relativo al Fiume Meolo; nel tratto che va dal Km 1+500 al Km 7+300 intercetta tracce di paleo alvei, intercettando altresì dal km 4+850 a quello 5+200 circa la fascia di tutela ambientale del Canale Fossetta.

Inoltre il tracciato, dopo essersi esteso su aree prive di particolari valenze ambientali, intercetta all'altezza del km 7+600 circa una strada romana, individuata dal P.T.R.C. vigente, alla progressiva 10+550 circa, entrando in un'area di interesse paesistico ambientale e attraversando un'arginatura storica, per poi giungere al corso d'acqua Piave Vecchia individuato come area di tutela paesaggistica ed ambito naturalistico di livello regionale.

Dalla progressiva 15+500 a quella 18+800 l'infrastruttura proposta si estende all'interno di

Area di interesse paesistico - ambientale, a nord della Laguna di Venezia e della Piave Vecchia.

LA PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il mosaico della pianificazione comunale consiste nel raggruppamento delle zone territoriali omogenee individuate sul territorio dagli strumenti urbanistici comunali vigenti in 5 macro - categorie, l'analisi ha permesso di avere una rapida lettura del sistema pianificatorio comunale relativamente ai seguenti PRG Comunali.

- Il P.R.G. del Comune di Roncade
- Il P.R.G. del Comune di Meolo
- Il P.R.G. del Comune di Musile di Piave
- Il P.R.G. del Comune di San Donà di Piave
- Il P.R.G. del Comune di Jesolo

Il territorio coinvolto dall'infrastruttura si configura come un sistema complesso di Comuni con specifiche peculiarità. Ciascuna realtà ha l'occasione di rivitalizzare le proprie caratteristiche aprendosi a nuove occasioni di rilancio.

Il riassetto del sistema viabilistico è opportunità per riqualificare e valorizzare le infrastrutture declassate, orientando la loro riprogettazione in funzione di un miglioramento degli spostamenti interni e di una maggiore permeabilità. Questo rende più fruibile l'entroterra alle presenze attratte dal polo di Jesolo che, in un momento di riallineamento della propria offerta, può trasferire quota parte di queste presenze all'intero territorio dell'entroterra (San Donà), ampliando il bacino di possibili fruitori e candidando l'area di S. Donà di Piave a polo attrattivo non solo per la balneazione ma anche per l'escursionismo legato al tempo libero.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

FINALITÀ DELL'INTERVENTO

La nuova viabilità diventa il principale collegamento tra l'autostrada A4 (con la realizzazione del casello di Meolo) e le località balneari Jesolo e Cavallino intercettando quella componente di traffico veicolare di tipo turistico e di mezzi pesanti che nel periodo estivo grava pesantemente sul litorale; nello stesso tempo si riduce il traffico di puro attraversamento di località abitative (quali Caposile, Meolo) riqualificando così le zone stesse, con le seguenti finalità:

- Facilità di connessione e di accesso tra l'autostrada A4 e le località di Jesolo e Cavallino;
- Separazione dei flussi di traffico tra il flusso locale-urbano e quello esterno-extraurbano, gerarchizzando il sistema viario;
- Un tracciato plano-altimetrico compatibile con il contesto ambientale e territoriale;
- Eliminazione del traffico di attraversamento delle aree maggiormente urbanizzate;
- Relazione con il preesistente tessuto edilizio ed infrastrutturale, consentendo di limitare, il più possibile, le interferenze con il territorio e con le colture agricole presenti.

Inquadramento dell'area

L'infrastruttura, sullo sviluppo complessivo di circa 18.8 km (a partire dal nuovo casello autostradale di Meolo lungo la A4 fino alla rotatoria "Frova" a Jesolo), è suddivisa in varie tratte di concezione differente, un tratto, di circa 11 km, di adeguamento della viabilità esistente, un altro, minore, di 1.50 km in affiancamento alla stessa, e uno di 6.50 km in nuova sede. Il tracciato interessa il territorio di 2 Province e 5 Comuni :

- Provincia di Treviso (1 comuni) Roncade.
- Provincia di Venezia (4 comuni) Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Jesolo.

La nuova opera viaria sarà soggetta a pagamento, mediante l'utilizzo di tecnologie di "Telematica per i Trasporti" o, a livello internazionale, "ITS - Intelligent Transport Systems". La loro applicazione sarà svolta nell'ambito dell'esazione dei pedaggi: attraverso un'opportuna modulazione delle tariffe infatti - differenziate per fascia oraria, per tratta o per fascia chilometrica - è possibile regolare in modo mirato e flessibile l'utilizzo dell'infrastruttura.

Lungo i 19 km saranno realizzati i seguenti accessi a pagamento:

- Meolo;
- Rotatoria sulla S.S.14;
- Rotatoria sulla S.P.47 a Caposile;
- Santa Maria di Piave per Jesolo.
- In località Ca' Nani, (dove è previsto un accesso in sola dalla S.R.43 in direzione Jesolo).

In tabella sono evidenziate le distanze tra il portale di Meolo e quelli successivi:

Portale Meolo (Inizio progr.)	m.
Portale S.S.14	4.800
Portale Rotatoria Caposile S.R.43	11.300
Portale Jesolo	15.700
Jesolo Paese	18.800

Analisi del tracciato e Soluzione di riferimento

La nuova strada ha inizio a partire dall'autostrada A4 Ve-Ts e più precisamente dal nuovo casello di Meolo (di prossima realizzazione) e da qui percorrerà del tutto od in parte la S.R.89 "Treviso-Mare" fino a Caposile adeguando il sedime attuale alle nuove caratteristiche funzionali e geometriche che una strada di tipo B presenta. Gli incroci con la viabilità esistente e con la Ferrovia Ve-Ts saranno risolti mediante opere in sotto-sovrappasso che porteranno le intersezioni a livelli sfalsati.

A partire dal casello di Meolo si avrà il primo accesso alla nuova infrastruttura viaria. In corrispondenza di via Diaz sarà realizzato un secondo accesso alla nuova arteria mediante apposite corsie di immissione e di diversione che permetteranno di collegare Meolo alla nuova viabilità

Proseguendo sempre sul sedime della S.R.89 con sezione modificata, la nuova arteria intersecherà la rotatoria sulla S.S.14 (ove è previsto il terzo accesso alla nuova arteria mediante corsie di immissione e di diversione che, a partire dalla rotatoria, confluiranno sulla nuova viabilità)

che verrà superata in sovrappasso. A partire da questo punto il tracciato riprende a percorrere, con piccole deviazioni, il sedime della S.R.89 fino ad intersecare la S.P.44 sino alla rotatoria di intersezione con la S.P.47, dove è previsto il quarto accesso alla nuova infrastruttura mediante corsie di immissione di diversione che permetteranno di collegare la S.P. 43 Portegradi-Caposile alla nuova opera viaria.

Superata in sovrappasso la S.P.47 il tracciato a partire dalla sezione 322, corre quasi interamente sul sedime della S.R.43, che sarà ricalibrato per adeguarlo alle esigenze geometriche-funzionali delle strade extraurbane principali di tipo B, per poi superare mediante viadotto la rotatoria Frova per collegarsi sulla S.R. 43 in direzione spiagge. L'accesso alla nuova arteria sarà anche garantito da un braccio sulla rotatoria che fungerà da corsia di immissione e di diversione.

Il progetto, in sede di affinamento progettuale nel tavolo di concertazione, ha subito alcune modifiche che hanno consentito una migliore efficienza complessiva, in particolare:

- Revisione dello svincolo di collegamento con il nuovo Casello di Meolo, al fine di garantire la massima accessibilità all'infrastruttura con sempre almeno 2 corsie per senso di marcia.
- Utilizzo di uno strato di usura drenante con prestazioni fonoassorbenti, al fine di contenere di un valore prossimo ai 3 dB(A) il livello di pressione acustica prodotto dal traffico veicolare.
- Si è ottimizzato l'inserimento del tracciato nel contesto attuale, integrando ed ottimizzando la viabilità esistente, anche non direttamente interferita.

La Sezione Tipo

La sezione della piattaforma stradale utilizzata nel presente progetto è relativa ad una strada di categoria B - *Extraurbane principali* come previsto dal D.M. 5 Novembre 2001; la soluzione base a 2+2 corsie per senso di marcia prevede la realizzazione di due corsie per senso di marcia della larghezza di 3.75 metri con banchina esterna di 1.75 metri e banchina interna di 0.50 metri; la barriera spartitraffico centrale, del tipo invalicabile, ha una larghezza complessiva di 2.50 metri.

La larghezza complessiva della piattaforma stradale asfaltata è di 22, con modifiche, nei tratti non rettilinei, atti a garantire la visibilità necessaria per l'arresto del veicolo e il cambio di corsia.

Le Varianti progettuali

La Regione del Veneto in fase di elaborazione del presente S.I.A. ha aperto un processo di concertazione con i territori attraversati dalla nuova opera "Via del Mare: Collegamento A4 - Jesolo e litorali", per poter giungere ad una scelta progettuale il più possibile condivisa e concertata con i vari Enti, volta a soddisfare le necessità ed a rispondere alle problematiche riscontrate. Da tale processo di affinamento sono emerse indicazioni provenienti dal territorio che hanno permesso, dopo le opportune analisi e valutazioni, la definizione delle seguenti varianti progettuali:

- Variante A - in Comune di Meolo;
- Variante B - tratto compreso tra la S.S.14 e via Emilia in Comune di Musile di Piave;
- Variante C - in località Caposile;
- Variante D - nel tratto finale (rotatoria Frova).

La Variante A

La variante in questione si sviluppa interamente nel Comune di Meolo con particolare riferimento alle intersezioni con la viabilità locale esistente, che già risente pesantemente dai flussi gravanti sulla TV-Mare. Le nuove proposte progettuali sono pertanto occasione per offrire soluzione non solo ai problemi indotti dalla nuova opera ma anche ai quelli già esistenti da tempo.

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

Il nuovo tracciato, nella configurazione proposta, si sposta leggermente a Nord, su nuovo sedime, garantendo l'utilizzo dedicato del vecchio asse della TV-Mare alla viabilità da e per la Zona Industriale di Meolo, mediante un tracciato in sottopasso alla nuova infrastruttura (che si porta in rilevato). Successivamente l'attraversamento della A4 l'asse corre in prossimità di una frangia dell'abitato di Meolo, in corrispondenza del km 1+000, per poi tornare ad avvicinarsi all'area cimiteriale, in corrispondenza del km 1+500, ed alle abitazioni dei margini urbani che si sviluppano in prossimità del km 2 + 200.

La Variante B

In corrispondenza della zona produttiva di Musile di Piave, il sedime del tratto di progetto compreso tra la S.S.14 e via Emilia in Comune di Musile di Piave è traslato verso Nord. Il tracciato dell'esistente TV-Mare è perciò mantenuto a servizio della viabilità locale ed asservito da una nuova rotatoria su via Emilia. Il tracciato inoltre si allontana dai nuclei edificati esistenti, garantendo migliori livelli di comfort ambientale.

In corrispondenza dell'esistente rotatoria sulla S.S.14 in località Fossetta sono realizzate le bretelle di accesso alla Via del Mare, di ingresso in direzione Meolo e di uscita in direzione Jesolo. La nuova rotatoria su via Emilia accoglierà invece la bretella di ingresso in direzione Jesolo ed uscita in direzione Meolo.

La variante si sviluppa per larga parte all'interno di zone agricole.

La Variante C

La variante si sviluppa in località Caposile ove il tracciato (mutuato dalla situazione esistente) corre parallelo a via Pietra per poi curvare verso sud ed oltrepassare perpendicolarmente la Piave Vecchia e ricongiungersi ad una rotatoria esistente più ad Ovest.

La necessità di mantenere separati i flussi locali da quelli di attraversamento, garantendo nel contempo adeguata funzionalità alla viabilità esistente suggerisce un nuovo tracciato, compatibile con l'edificato esistente che prosegue verso Jesolo oltrepassando la SP 44 in rilevato ed la Piave Vecchia mediante un nuovo manufatto di scavalco.

La tratta proposta in variante sviluppa le maggiori interferenze con il quadro urbanistico e ambientale in corrispondenza dell'attraversamento del corso del Sile, e del sistema che qui si sviluppa correndo all'interno dell'ambito agricolo di importanza paesaggistico-ambientale riferita al corso d'acqua.

La Variante D

La variante riguarda il tratto finale del tracciato che viene totalmente ricalibrato, soprattutto in senso planimetrico, mantenendo la velocità di progetto di 90 km/h e garantendo adeguata visibilità negli spazi di arresto e di cambio corsia, con obiettivo di minimizzare al massimo l'ingombro della nuova infrastruttura, e di raccordare la nuova opera con il sistema viario esistente e previsto dall'Amministrazione Comunale di Jesolo.

Il tracciato corre a margine dell'area individuata dalla strumentazione urbanistica comunale come ambito agricolo di tutela ambientale. L'ambito si sviluppa in corrispondenza del tracciato del Sile, in relazione all'ambito lagunare; va inoltre rilevata la prossimità all'area definita quale Sito di Interesse Comunitario della Laguna di Venezia, indicata anche come ambito sottoposto a vincolo paesaggistico sulla base del D.Lgs 42/2004.

Opere d'arte principali

Le opere d'arte principali si possono così sinteticamente descrivere:

- **Sovrappasso autostradale su A4 (km 0+75)**

Viadotto, parte nuova di larghezza 15 m, in affiancamento alla struttura esistente di larghezza 9 m, realizzata mediante travi prefabbricate in calcestruzzo precompresso. La porzione in allargamento avrà conseguentemente luce maggiore rispetto a quella esistente.

- **Sovrappasso ferroviario su ferrovia VE-TS (km 3+80)**

Viadotto anch'esso in affiancamento al manufatto esistente, con le stesse caratteristiche geometriche. Lo schema è a tre campate, Luci 7+22+7 m. Si prevede una soluzione che utilizza travi prefabbricate, formalmente in continuità con la struttura esistente.

- **Viadotti su rotonda località Fossetta (km 4+90) e Musile (km 11+70)**

L'attraversamento delle rotonde esistenti viene realizzato con manufatti continui di luce massima 50m ed altezza utile sottotrave pari ad almeno 5.5 m. con cassone in acciaio e soletta collaborante in calcestruzzo. L'altezza strutturale è costante e pari a 125 m + 30 cm di soletta, fatta eccezione per le campate esterne che presentano una sezione che si assottiglia alle estremità fino a 86 cm + 30 cm.

- **Ponte ad arco sul fiume Piave Vecchia (km 11+00)**

Viene allargato il ponte ad arco esistente (struttura a travi metalliche tralicciate tipo REP) con demolizione della soletta a sbalzo del ponte, l'allargamento dell'arco portante e quindi il completamento dell'impalcato largo 24 m. La nuova struttura si pone in affiancamento a quella esistente su entrambi i lati ed impiega la medesima tecnologia.

Mitigazioni e Compensazioni

Il tracciato interseca, a parte le reti minori naturali e di bonifica, fossi e capi fossi di scolo delle acque dei terreni, solamente con il manufatto di attraversamento, il corso della Piave Vecchia, posta al confine fra il Comune di Musile di Piave e San Donà di Piave, in corrispondenza ove il Proponente ha previsto la Variante di tracciato identificata con la lettera C.

Sistema di Raccolta e Gestione delle Acque di Piattaforma

Il Progetto definisce il sistema di raccolta delle acque di piattaforma stradale in modo tale da raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire il trattamento delle acque di prima pioggia;
- garantire la protezione dei corpi idrici dal rischio di sversamento di sostanze inquinanti a seguito di eventuali incidenti stradali;
- mantenere costante il coefficiente idrometrico caratteristico dei territori attraversati.

Il sistema di raccolta prevede uno schema separato per le acque provenienti dalla piattaforma stradale e quelle ruscellanti dalle scarpate distinguendo le prime dalle seconde per il relativo carico di inquinanti cui consegue o meno un trattamento prima della loro immissione nell'ambiente idrico superficiale o di falda.

- Acque di ruscellamento dalle scarpate.

Fossi di guardia ai piedi del rilevato che immettono le acque raccolte in parte nella rete idrografica superficiale (in corrispondenza degli attraversamenti idraulici) e in parte disperdendola nella falda freatica sottostante ove la stratigrafia del terreno lo consente.

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

- Acque dalla piattaforma stradale
Cunette, caditoie, pozzetti e condotte dimensionate per garantire il drenaggio della superficie stradale e il convogliamento dell'acqua alle vasche di trattamento.

Trattamento e sistemi di smaltimento delle acque

- Le acque di prima pioggia in uscita dalle stazioni di trattamento vengono recapitate alla rete idrografica superficiale attraverso i fossi di guardia ai lati della strada e quindi al corpo idrico recettore.
- Le acque di seconda pioggia, non contenenti inquinanti pericolosi per l'ambiente, possono essere smaltite anche mediante la dispersione nel sottosuolo, in modo da limitare i volumi e le portate scaricate ai corpi idrici recettori e mantenendo costanti i volumi di infiltrazione in falda. Le vasche di trattamento di progetto prevedono comunque una sedimentazione per le acque di seconda pioggia prima del loro scarico.

Ogni tubazione in uscita dalle vasche di trattamento viene presidiata con pozzetto di adeguate dimensioni per il controllo e campionamento periodico delle acque scaricate da eseguirsi secondo le procedure previste dal monitoraggio delle acque sotterranee e superficiali.

Le vasche di trattamento sono divise al loro interno da due setti che delimitano tre volumi in cui avvengono gli stadi del trattamento:

- sedimentazione;
- separazione oli leggeri per gravità;
- filtrazione dei residui per coalescenza (oli in emulsione, idrocarburi, e così via.).

Il Progetto prevede poi la realizzazione di strutture di finissaggio delle acque di prima pioggia in uscita dalle vasche di pretrattamento e delle acque di seconda pioggia, mediante la costruzione di semplici bacini di lagunaggio naturale. Il S.I.A. prevede, infine, che le acque di prima e seconda pioggia, una volta depurate, verranno restituite al reticolo idrografico superficiale esterno, nel rispetto dei vincoli normativi e secondo le prescrizioni locali fornite dagli Enti competenti sul reticolo idrografico (Consorzi di Bonifica) prevedendo, ove necessario, alla laminazione delle portate, attraverso la previsione di apposite aree di accumulo.

La dotazione impiantistica il sistema di esazione

Il progetto non prevede, sbarre a regolare gli accessi, che saranno invece gestiti automaticamente e senza personale, mediante un sistema composto dai seguenti elementi:

- I portali di telepedaggio,
- Il sistema centrale, (apparecchiature di "back office" per gestione utenti, contratti, verifica del titolo)
- Il sistema di gestione dell'utenza
- I sistemi esterni (Banche e verifica autoveicoli)

Tempistica per la realizzazione dell'opera

Per la costruzione della Via del Mare, il Proponente prevede un tempo necessario pari a 3 anni, pari a 1.095 giorni consecutivi (per ogni tratto considerato) suddividendo l'opera in quattro tratti operativi:

- 1°. Tratto Meolo Fossetta dalla Pk 0+000 alla Pk 4+500;
- 2°. Tratto Fossetta Fossanova dalla Pk 4+500 alla Pk 8+700;
- 3°. Tratto Fossanova Caposile dalla Pk 8+700 alla Pk 12+400;
- 4°. Tratto Caposile Jesolo dalla Pk 12+400 alla Pk 19+951.

La Cantierizzazione

Il Progetto prevede la realizzazione di 2 distinte tipologie di aree di cantierizzazione:

- Cantiere Principale.** (Rotatoria di Caposile e area agricola limitrofa (pk 11+700 – 12+200);
 Il cantiere costituisce il recapito ufficiale ove è conservata tutta la documentazione prescritta per legge, in funzione per tutta la durata dei lavori. All'interno sono installati tutti i baraccamenti (uffici, spogliatoi, mense, ricoveri, servizi igienici, ecc.), 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.
- Cantieri Operativi.**
 Sono i cantieri ubicati in corrispondenza delle opere d'arte da realizzarsi, dove vengono installati i baraccamenti, il magazzino, ed i piazzali per lo stoccaggio dei materiali.

In questa fase di progetto preliminare, le aree di cantiere operativo sono state così localizzate:

- All'inizio del tracciato, in area agricola a sud dello stesso (pk 0,000 – 0,200);
- in corrispondenza della rotatoria Fossetta (progressive 4+900 – 5+100);
- nel tratto successivo al nuovo ponte sul canale Pesàrona, (progressive 15+700 – 16+100).

Materiali e risorse necessarie

L'infrastruttura si sviluppa, a livello altimetrico, con un rilevato medio che può considerarsi piuttosto contenuto, non necessitando quindi di grosse quantità di materiale; nei tratti di nuova realizzazione il rilevato presenta un'altezza media di circa 1,80 metri.

Il maggior fabbisogno di materiali è localizzato in prossimità dei viadotti, ove sarà necessario realizzare rilevati, alcuni con scarpata naturale, altri con sistemi tipo terre armate o muri armati, con altezze che raggiungono anche i dieci metri dal piano campagna. Il quadro del bilancio totale dei materiali è quello presentato nella successiva tabella.

TABELLA BILANCIO MATERIALI

Necessità di approvvigionamento (m ³)			
Materiali per rilevati	Sistemazione dei rilevati	m ³	810.000,00
Materiali per sovrastrutture	Terre stabilizzate a calce	m ³	480.000,00
	Misto cementato	m ³	25.000,00
	Misto stabilizzato	m ³	45.000,00
TOTALI		m³	1.360.000,00
Materiali di Risulta			
Sbancamento		m ³	500.000,00
Scavi a sezione obbligata		m ³	450.000,00
TOTALI		m³	950.000,00
Bilancio dei materiali			

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

	Da sbancamenti e scavi	Disponibilità al rimpiego (80%)		Bilancio
Fabbisogno			m3	1.360.000,00
Materiale di risulta	950.000,00	760.000,00	m3	760.000,00
		Materiale in fornitura	m3	600.000,00

La copertura delle suddette forniture materiali è stata valutata in considerazione alle quantità date in concessione all'interno delle aree afferenti i due assi, in coerenza con quanto stabilito all'interno del Piano Regionale Attività di Cava. La valutazione è stata sviluppata considerando la dotazione di piano, stabilita su arco decennale, sulla base di questo è stato calcolato il volume annuo utile, pari cautelativamente a un terzo del volume scavabile. L'analisi ha permesso in tal modo di evidenziare come la copertura sia assicurata, individuando un volume complessivo pari a circa 250.000 mc/anno che può coprire il fabbisogno di 240.000 mc/anno stimato come valore massimo in corso d'opera.

Analisi Costi-Benefici

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato la convenienza economica dell'intervento, concludendo con la constatazione che la redditività economica del progetto inizi dopo 15 anni dalla data di entrata in esercizio dell'infrastruttura. I valori sia del VANE, *Valore Attuale Netto Economico* (pari a circa 43,5 ml €) che del TIRE *Tasso Interno di Rendimento Economico* (al 7,9%), sono positivi, in particolare il TIRE è superiore al tasso di sconto sociale proposto dalla Commissione Europea del 5%.

L'analisi di sensibilità dello studio sulle variabili e parametri "critici" del modello, cioè quelli le cui variazioni influenzano maggiormente il TIRE e il VANE, è stata eseguita facendo variare i costi di investimento e le previsioni di traffico nella misura di (a parità di benefici):

- aumento dei costi di investimento del 20% (che ridurrebbe a 5,74% il TIRE)
- riduzione del 20% dei benefici diretti (variazione del traffico), che ridurrebbe a 5,36% il TIRE.

Nel caso dell'analisi di Scenario i valori degli indici di convenienza economica sono stati calcolati con valutazione puntuale e simultanea in un range del -20% e del +20%, e incrementi pari a $\pm 10\%$, delle suddette variabili, con i risultati qui indicati.

		Variazioni del TIRE				
Variazione Costi / Benefici		Benefici diretti				
		+20%	+10%	0%	-10%	-20%
Costi	-20%	12,02%	10,99%	9,91%	8,76%	7,53%
	-10%	10,64%	9,66%	8,63%	7,53%	6,36%
	0%	9,46%	8,52%	7,53%	8,52%	5,36%
	+10%	8,43%	7,53%	6,58%	7,53%	4,48%
	+20%	7,53%	6,66%	5,74%	6,66%	3,70%

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

GENERALITÀ

Componente "Atmosfera"

Stato attuale della qualità dell'aria e campi meteorologici

I dati di qualità dell'aria riportati dal proponente derivano dalla relazione regionale della qualità dell'aria del 2008 (ARPAV, 2009) e in particolare si riferiscono alla stazione di San Donà del Piave collocata all'interno del dominio di indagine e posta a 5 km dal nuovo tracciato. Nella centralina considerata è stato rilevato un numero di superamenti delle concentrazioni medie giornaliere di PM10 maggiore di quello previsto dalla normativa vigente, mentre per biossido di azoto (NO2) e particolato atmosferico (PM10), non si riscontrano superamenti dei limiti delle concentrazioni medie annuali.

I campi meteorologici, riferiti all'anno 2005, sono stati prodotti a partire da quelli generati nell'ambito del progetto nazionale MINNI (con una risoluzione orizzontale di 4 km); i dati di partenza sono stati rielaborati al fine di ottenerli su un grigliato a più alta risoluzione e coincidente con il dominio di calcolo.

Quadro emissivo

Per valutare gli impatti della realizzazione dell'opera sulla qualità dell'aria, sono state calcolate le emissioni, attribuibili alla sorgente traffico, considerando due scenari futuri:

- 1) Scenario programmatico: non include la Via del Mare e prevede "l'attualizzazione dei volumi di traffico al 2015 sulla rete stradale esistente"
- 2) Scenario progettuale: prevede la realizzazione della Via del Mare e la conseguente "variazione di domanda viabilistica rispetto allo scenario programmatico".

Impatto dell'opera

Per stimare l'impatto sulle concentrazioni atmosferiche (esercizio e fase di cantiere) è stato utilizzato il Modello Euleriano fotochimico FARM, considerando come anno di riferimento il 2008, simulando la dispersione degli inquinanti in atmosfera utilizzando soltanto le emissioni attribuibili al traffico (effetto delle sole specie primarie).

L'impatto è rappresentato attraverso mappe di concentrazione dei valori assoluti nei due scenari, mappe di differenza tra le concentrazioni nel caso progettuale e quelle nel caso programmatico e mappe di valori calcolati presso le stazioni della rete di monitoraggio; inoltre per ognuno degli inquinanti considerati (NOx, PM10, PM 2.5, CO e NMVOC) viene effettuato il confronto con i limiti previsti dalla normativa vigente. Le concentrazioni di NOx (che comprendono NO e NO2) sono state confrontate con i limiti consentiti per gli NO2.

Nello Scenario programmatico le concentrazioni simulate di tutti gli inquinanti considerati non superano il limite di concentrazione annuale previsto dalla normativa vigente, e spesso ne sono molto al di sotto. Analoga considerazione vale per le mappe di concentrazione media annuale di NOx e di PM10 che presentano valori massimi nel tratto di strada tra il futuro simbolo di Meolo e la

circonvallazione di Jesolo, ma sempre sotto i limiti, mentre per le altre componenti i valori di molto inferiori a quelle consentite dai limiti di legge.

Nello *Scenario progettuale* le concentrazioni simulate di NOx e di PM10, pur aumentando rispetto a quelle calcolate nello scenario programmatico, si mantengono sempre al di sotto dei limiti normativi, mentre per quanto riguarda la mappa della media annuale del PM2.5, CO e NMCOV le concentrazioni calcolate presentano livelli più bassi di quelli previsti dalla legge vigente.

Dalle simulazioni effettuate emerge quindi che la realizzazione dell'opera e il relativo impatto sul traffico causano:

- Un aumento contenuto delle concentrazioni degli inquinanti nelle aree in cui i nuovi tracciati si sostituiscono alla viabilità esistente"
- Una diffusa diminuzione delle concentrazioni calcolate sul resto della rete".

Il calcolo dei contributi del traffico stradale alle concentrazioni di NOx e PM10, simulate tramite il modello presso la stazione di San Donà del Piave, evidenziano una riduzione delle concentrazioni dei due inquinanti nello scenario progettuale rispetto a quello programmatico.

Impatto del cantiere

La valutazione dell'impatto delle attività svolte durante le fasi di cantiere (emissioni, dispersione e deposizione di NOx, PM10 e PM2.5) sono state stimate tramite il Road Construction Emission Model che permette di quantificare le emissioni esauste delle attività di movimentazione dei materiali, delle macchine da cantiere e dei veicoli privati in accesso al cantiere.

Vengono inoltre stimate le emissioni da risollevarimento per il PM10 e per il PM2.5, che vengono generati e depositati nel corso dei lavori, mentre gli ossidi di azoto e il particolato atmosferico sono stati trattati come inquinanti inerti, soggetti a processi di dispersione e di deposizione al suolo per via secca e per via umida.

Confrontando le emissioni calcolate in fase cantiere con quelle ottenute nei due scenari di traffico emerge che, le emissioni di NOx dovute alle attività di cantierizzazione rappresentano circa "il 30% di quelle calcolate sulle rete in esercizio nel giorno di massimo carico", mentre le emissioni di PM10 "sono circa 7 volte maggiori di quelle prodotte dal traffico veicolare".

Dai dati ottenuti, l'impatto stimato durante le attività di cantiere sulle concentrazioni medie e massime annuali degli inquinanti NOx e PM10 risulta non trascurabile anche se non si osservano superamenti dei valori previsti dalla normativa vigente in alcun punto nell'area di cantiere.

La realizzazione della Via del Mare Jesolo produce, in conclusione, "un prevedibile ma contenuto aumento delle concentrazioni degli inquinanti normati sull'asse del tracciato, compensato da riduzioni in aree maggiormente urbanizzate".

Finalità e criteri di realizzazione del monitoraggio

Le campagne di monitoraggio della componente atmosfera sono state predisposte al fine di valutare la qualità dell'aria:

- nel periodo precedente l'apertura dei cantieri (fase ante operam)
- nella fase di costruzione dell'opera (per monitorare gli impatti associati alle attività di movimentazione del terreno, scavo, conduzione di mezzi d'opera)
- nella fase post operam (per caratterizzare la qualità dell'aria in esercizio).

I punti di campionamento, individuati in base a quanto prescritto dalla normativa vigente (DM 60/02), saranno posizionati in modo da poter essere rappresentativi della qualità dell'aria in zone

dove si potrebbero raggiungere i livelli più elevati di concentrazione degli inquinanti a cui la popolazione potrebbe essere esposta.

In particolare verranno realizzate, per ciascun sito, due campagne di monitoraggio all'anno (semestre estivo - semestre invernale) della durata di 30 giorni ciascuna.

Componente "Ambiente idrico"

Lo studio riporta le informazioni acquisite dallo studio "Indagine Idrogeologica del Territorio Provinciale della Provincia di Venezia" - Area del Sandonatese, dal quale sono ricavati i risultati provenienti da alcuni profili tracciati in questa area e che riportano gli orizzonti acquiferi principali, distinti in:

Alta Pianura: a ridosso dei rilievi montuosi per una larghezza di circa 10 km, che costituisce l'area di ricarica ed è caratterizzata da un acquifero indifferenziato di tipo freatico.

Media Pianura: inizia ove si manifesta una progressiva riduzione della quantità di ghiaia e le alluvioni si differenziano in livelli sub-orizzontali separati fra loro da letti limoso-argillosi impermeabili o, comunque, poco permeabili.

Bassa Pianura: costituita da potenti letti di limi e argille, intercalati da livelli sabbiosi. Le ghiaie sono praticamente assenti, salvo rare eccezioni rilevate, principalmente, a grande profondità.

La falda freatica dell'Alta Pianura, profonda alcune decine di metri ai piedi delle Prealpi, si avvicina al piano di campagna andando verso valle, fino a intersecare la superficie in corrispondenza della "fascia delle risorgive", da cui originano alcuni corsi d'acqua di pianura, come il Sile, il Marzenego e il Dese.

La "fascia delle risorgive" segna il passaggio dall'Alta alla Bassa pianura, individuando la transizione tra materasso alluvionale indifferenziato e differenziato in livelli ghiaiosi separati. In questa zona si crea un sistema idrogeologico a più falde sovrapposte, indipendenti tra loro, collegate a monte con l'unica e potente falda freatica dalla quale traggono alimentazione e che è, a sua volta, alimentata prevalentemente dalle dispersioni dai grandi fiumi, che allo sbocco in pianura dalle valli montane lasciano infiltrare nel sottosuolo una gran parte della loro portata.

In particolare, nella fascia di pianura che interessa il presente studio hanno avuto notevole importanza le mutevoli vicende idrogeologiche dei fiumi Brenta, Piave e Livenza, che spesso hanno cambiato il percorso di pianura, depositando alluvioni su aree molto estese, in tempi differenti e su zone diverse.

Aree di Bassa Pianura

Dallo studio "Indagine idrogeologica del Territorio Provinciale della Provincia di Venezia", l'area del Sandonatese, in cui si sviluppa il progetto in esame, è caratterizzata dai seguenti acquiferi principali:

acquifero più superficiale, di tipo libero-semiconfinato, con tetto variabile tra 0-20 m dal p.c. e letto compreso fra 15 e 50 m dal p.c.

acquifero di tipo confinato, continuo a scala provinciale, con una profondità da 105-120 m dal p.c. sino a 150-170 metri, costituito da materiali a granulometria prevalentemente sabbiosa o sabbioso-limosa a spessore variabile.

Il rischio di inquinamento della falda superficiale è, in genere, potenzialmente elevato lungo tutto il tracciato, in quanto lo strato non saturo è assente o di spessore massimo di 2 m. Tale rischio non comporta particolari conseguenze per l'approvvigionamento idropotabile ma deve essere considerato per le conseguenze che può avere sull'ambiente e sulle attività agricole. In

[Handwritten signatures and initials]

particolare, le acque inquinate dalla prima falda, utilizzate come acque di irrigazione, direttamente o perché drenate dalla rete idrica superficiale, possono immettere nella catena alimentare sostanze dannose per la salute.

Idrografia

Lungo il tracciato base dell'infrastruttura di collegamento tra la A4 ed il litorale Jesolano vengono interessati i seguenti bacini fluviali principali:

Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza.
Bacino del fiume Piave.

La redazione dei Piani di Bacino per i corsi d'acqua sopra citati è di competenza delle corrispondenti Autorità di Bacino, entrambe con sede a Venezia, mentre per quanto concerne la rete idrografica secondaria, procedendo da ovest verso est, il territorio interessato dal tracciato è gestito da due Consorzi di Bonifica: Destra Piave (VE) e Basso Piave (VE).

Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza

Si tratta di un ambito territoriale formato da due zone distinte, sconnesse dal punto di vista idraulico e idrologico dal corso vallivo del Piave, che le separa tagliandole in direzione NW-SE, La porzione di bacino interessata dal Progetto in esame è quella più meridionale, relativa al fiume Sile e alle aree di bonifica, situate in sinistra idrografica tra Sile e Piave.

Nel territorio alla rete idrografica naturale si sovrappone una fitta rete di canali artificiali di scolo e irrigazione, connessa in più punti con la rete naturale, per cui l'articolazione della totalità rete idrografica sopra accennata si evidenzia con :

- a) in sinistra idrografica la rete naturale è costituita da un insieme di affluenti disposti con un andamento da Nord a Sud, i maggiori dei quali sono:
il Giavera-Botteniga, (alimentato da acque di origine carsica affioranti al piede del Montello)
il Musestre, (alimentato da acque di risorgiva, che confluisce in Sile a monte del Taglio)
altri affluenti minori come il Limbraga, il Nerbon ed il Melma.
- b) in destra idrografica, con corsi naturali meno importanti, come il Canale Dosson e gli Scoli Bigonzo e Serva, drenano la zona di pianura compresa tra lo Zero-Dese e il Sile.

Il corso d'acqua raccoglie un grande sistema di canali artificiali chiuso ad oriente dal Canale Piavesella, alimentato dalla derivazione di Nervesa e che confluisce nel Giavera-Botteniga alle porte di Treviso. Qui la portata del fiume in regime normale è di circa 25-30 m³/s, cui si aggiungono in Treviso circa 10-15 m³/s del sistema Giavera-Botteniga-Piavesella.

A Casier, dopo aver raccolto ulteriori acque di affluenti e di risorgive, superata la centrale di Silea, la portata media del fiume risulta essere circa 50-55 m³/s. Più a valle oltre Portegrandi, ove un tempo il Sile scaricava in Laguna, le acque del fiume fluiscono lungo il Taglio, per poi immettersi nell'antico alveo del Piave.

Lungo il Taglio e il successivo corso di Piave Vecchia, il Sile, dapprima solo in sinistra e poi anche in destra, riceve le acque di numerosi impianti idrovori, il più importante dei quali è, come detto, l'impianto di Portesine di cui è stato da tempo proposto, ma non ancora attuato, il potenziamento dagli attuali 15 m³/s a ben 35 m³/s. Gli impianti idrovori incrementano sensibilmente le portate di piena del Sile, poiché attualmente il loro contributo complessivo può superare i 60 m³/s.

A Jesolo si stacca dal Sile il canale Cavetta, che convoglia verso la foce del Piave a Cortellazzo una frazione non trascurabile (20-25%) delle portate in arrivo, poi, superato Jesolo, il Sile giunge al

mare in corrispondenza alla foce di Piave Vecchia, dopo un percorso complessivo di oltre 80 km.

Per quanto riguarda le massime portate di piena, calcolate su base statistica a Casier, esse sono dell'ordine di 140 m³/s per un tempo di ritorno TR=100 anni, da cui si può risalire a portate di piena di 55-60 m³/s a monte di Treviso e di 85-90 m³/s a valle della città stessa.

Il rapporto non particolarmente elevato (< 3) tra le portate di piena e quelle in regime normale conferma il grado di perennità e la particolare natura (risorgiva) del Sile.

Tra i corsi d'acqua delle parti più basse a valle del bacino vale la pena di citare il relitto del vecchio alveo del Piave tra Intestadura e Caposile, in cui si scaricano, sollevate dall'impianto idrovoro di Croce, le acque di una parte del bacino di Caposile e, a gravità, quelle drenate dal canale di Marezzana, disposto con andamento sub-parallelo all'alveo del Piave.

Dal punto di vista idrologico, il ruolo del vecchio alveo del Piave, se è di nessun rilievo in condizioni di regime normale, potrebbe modificarsi radicalmente nel caso di piena eccezionale del Piave. Qualora si producessero esondazioni dal fiume o scarichi anomali per il malfunzionamento delle strutture che dall'Intesadura consentono di isolare il vecchio alveo del Piave dal suo corso attuale, potrebbero concentrarsi lungo questo elemento della rete idrografica le acque fuoriuscite dal Piave stesso, determinando situazioni difficilmente controllabili dal punto di vista idraulico.

Riguardo, più in generale, alla questione del rischio idraulico (vedi § 2.1.2.3), l'analisi delle simulazioni contenute nel PAI dell'Autorità di Bacino mostra l'esistenza di ampie zone a rischio di esondazione, comunque ridotte rispetto a quelle interessate dalla piena del 1966, a conferma del contributo che allora spettò all'esondazione del fiume Piave, attraverso le numerose rotture arginali che si verificarono in destra idrografica.

Infine, si evidenziano anche potenziali e limitati allagamenti a valle di Quarto d'Altino, che interessano territori esterni al bacino e scolanti in Laguna di Venezia.

Bacino del fiume Piave

Il fiume Piave nasce sul versante meridionale del Monte Perálba e sbocca, dopo un percorso di 222 km, nel mare Adriatico presso il porto di Cortellazzo, al limite orientale della Laguna di Venezia, interessando un bacino di ca. 4,100 km².

La rete idrografica presenta uno sviluppo asimmetrico, con una localizzazione degli affluenti più importanti, Padola, Ansiei, Boite, Maè, Cordevole, Mis e Sonna, in destra idrografica. La presenza, nella parte di bacino a monte, di un articolato sistema di sfruttamento idroelettrico e l'estrazione di ghiaie dall'alveo ha profondamente mutato il regime idrologico del bacino, alterandone la dinamica fluviale, il trasporto solido e, conseguentemente, lo stesso paesaggio disegnato dal fiume.

Attualmente, infatti, la larghezza media dell'alveo è meno della metà di quella esistente a inizio '900 (260 m contro 610 m), con un fondo alveo abbassatosi, nel tratto di pianura, di 2-3 m, inoltre, la portata media misurata a Nervesa è oggi di 130 m³/s, a fronte di una portata massima stimata nel 1966 di 5,000 m³/s.

Per quanto riguarda la bassa pianura, qui il fiume è costretto a fluire in alvei con arginature pensili, inadeguate a contenere eventuali fenomeni di piena; ne consegue un forte rischio di allagamento per numerose aree di bassa pianura, densamente abitate.

Gli elementi di criticità si estendono anche allo sbocco in mare a causa di:

a) ostruzione di depositi sabbiosi per il tratto di foce, con conseguente ostacolo al libero deflusso

in mare

- b) discontinuità nella difesa costiera dalle mareggiate, rappresentata dal vecchio alveo del fiume Piave, con conseguente rischio di allagamento di un vasto comprensorio di bonifica.

Per quanto concerne l'area di Progetto, le zone di maggiore criticità (vedi § 2.1.2.3, lett. B) si riscontrano nel tratto arginato da Nervesa al mare, frequentemente soggetto ad esondazioni.

Rete idrografica minore

1. Consorzio di Bonifica Destra Piave

Il Comprensorio consorziale, compreso tra l'alta e la bassa pianura trevigiana, è diviso in due aree sostanzialmente equivalenti, dalla "fascia della risorgive"; in particolare, mentre la parte di alta pianura a NW è caratterizzata da terreni alluvionali ghiaiosi ad alta permeabilità e da una capillare irrigazione consorziale, la parte di bassa pianura a SE, con sedimenti fini e poco permeabili, è interessata da una fitta rete di corsi d'acqua di risorgiva e da canali artificiali.

2. Consorzio di Bonifica Basso Piave

Il Consorzio, avente una superficie di 56,004 ettari dislocati tra le province di Venezia e Treviso, è perimetrato a Est dai fiumi Monticano e Livenza, a Sud dal Mare Adriatico, a W dalla Laguna di Venezia, dal Sile e dal Consorzio Destra Piave, a N dal Consorzio Pedemontano Sinistra Piave.

La rete ad esclusivo uso irriguo, con metodo per infiltrazione laterale dalle scoline, ha un'estensione di 459 km e serve una superficie di 37,590 ha, più dell'83.5% della superficie agraria totale del Consorzio.

Pericolosità idraulica

A. Bacino del Sile

Dal PAI relativo al Bacino del Sile sono stati estrapolati i dati relativi alle possibili esondazioni, relativamente ai diversi tempi di ritorno TR. (20, 50, 100, 200 anni, anche se per quest'ultimo si fa presente nello studio che in assenza di un adeguato supporto cartografico non è stato però possibile individuare con precisione le interferenze delle aree di esondazione con il tracciato stradale in esame).

Lo studio evidenzia come si possa concludere che ampie porzioni del territorio attraversato dal sistema di collegamento A4 - Jesolo e Litorali sono soggetti a più o meno frequenti allagamenti, confermando il rischio idraulico della zona.

B. Bacino del Piave

La porzione di Bacino interessata dall'opera in oggetto è minima, interessando solo la parte terminale dell'asta fluviale, da Zenson di Piave al mare. Le indagini eseguite per la redazione del PAI, limitatamente a questo tratto evidenziano una sostanziale adeguatezza del sistema fluviale al regime idrologico previsto. Gli stati di criticità sono limitati a situazioni locali.

Più in generale, pur tenendo conto che le quote idrometriche, soprattutto nei tratti dove l'alveo è canalizzato, sono influenzate dalla scelta adottata per i coefficienti di scabrezza, questione meritevole di un ulteriore approfondimento sperimentale specifico, lo studio di bacino realizzato in sede di redazione del PAI conclude che:

l'attuale capacità di portata dell'alveo a valle di San Donà con altezze idrometriche al limite delle quote delle sommità arginali è di 3,000-3,200 m³/s, ben inferiore quindi alle portate massime delle probabili piene in arrivo da monte

la propagazione lungo l'ampio letto ghiaioso tra Nervesa e Candelù comporta modestissime

riduzioni delle portate al colmo che, allo stato attuale, sono destinate a esondare a monte e a valle di Ponte di Piave interessando, sia in destra che in sinistra, ampie superfici della pianura posta in adiacenza al fiume, essendo l'alveo leggermente pensile

con riguardo alla piena centenaria, critica risulta la condizione delle arginature in tutto il tratto da Roncadelle a Salgareda, in sinistra, e da Candelù a S. Andrea di Barbarana, a monte di Zenson, in destra. Egualmente critica è la condizione degli argini a valle di San Donà e particolarmente nel tratto posto nelle immediate vicinanze di Intestadura.

C. Consorzio di Bonifica Basso Piave

Le condizioni idrauliche dell'area del Consorzio garantiscono l'assenza di esondazioni solo per eventi con tempi di ritorno compresi tra 5 e 10 anni. Le situazioni di maggiore criticità riguardano:

Il bacino Cavallino, per insufficienza o mancanza di impianti idrovori e rete di scolo
Jesolo e lido di Jesolo, per insufficienza di rete e impianti di Cà Porcia e Cortellazzo
L'abitato di Musile del Piave, nel sottobacino Marezzana del Bacino Caposile, compreso tra l'argine di S. Marco e l'argine destro del Piave, soggetto a possibili esondazioni per l'elevato livello idrometrico raggiunto dal fiume Piave Vecchia, oltre che agli allagamenti dovuti all'inadeguatezza del sistema comunale di fognatura bianca, il cui sbocco è subito a valle della confluenza delle acque del sottobacino nel Piave Vecchia

Il bacino consortile di Cavazuccherina, tra Caposile e Jesolo, con alcune zone inondabili per tempi di ritorno tra 5 e 10 anni. Una di queste zone lambisce il tracciato in vicinanza dello sbocco del canale Finotto nel canale Sesto (pK 13+500+14+000)

Alcune zone dei bacini Caseratta, Magnadola, Piavon e Circogno, afferenti al Brian, per insufficienza dello stesso.

In conclusione si nota come ampie porzioni del territorio attraversato dal sistema di collegamento A4-Jesolo e Litorali siano storicamente caratterizzate da più o meno frequenti allagamenti. In particolare, le aree di principale rischio idraulico sono ubicate:

nei pressi del casello di Meolo, all'inizio dell'infrastruttura viaria nelle vicinanze di Caposile tra le progressive 8+000 10+000 presso la rotonda Frova a Jesolo, tra le progressive 13+400 e 14+200.

Inoltre, sono sempre più frequenti gli allagamenti dovuti ad insufficienza della rete minore, che tuttavia comportano l'esondazione lenta di modesti volumi d'acqua.

Per la morfologia del territorio attraversato, pianura agricola, non sono da aspettarsi esondazioni con battenti idrici elevati ma, piuttosto, modeste altezze d'acqua di elevata estensione.

Per quanto riguarda le interferenze con la rete idrografica, gli interventi sui corsi d'acqua e canali interessati dall'opera prevederanno un adeguamento dei manufatti già realizzati in funzione della nuova sezione di viabilità, mentre, in caso di tombinamenti dei canali o fossati intercettati dalla strada esistente, si prevede, in linea generale, il prolungamento del manufatto ed eventualmente una sua parziale ricostruzione, così come previsto ove già presente una struttura a ponte, con la ristrutturazione e l'allargamento del ponte stesso in funzione della nuova sezione stradale.

In corrispondenza dei sottopassi saranno predisposti sistemi di captazione delle acque delle rampe e impianti opportunamente dimensionati che solleveranno le acque e le invieranno ai fossati di guardia della strada.

Pluviometria e clima

Dal punto di vista climatologico il territorio è ben coperto dalla presenza di una rete regionale di monitoraggio agro-idro-meteorologico, dall'esistenza di serie storiche climatiche dell'Ufficio Idrografico del magistrato delle Acque di Venezia e dell'Aeronautica Militare, dai dati del monitoraggio remoto tramite radar del Centro Meteorologico di Teolo (ARPABV). Il clima dell'area,

[Handwritten signatures and initials]

mitigato dalla vicinanza del mare sia nelle temperature minime (mediamente 3°C) che in quelle massime (24 °C), si può considerare di transizione tra continentale e mediterraneo.

La piovosità è massima nelle stagioni intermedie (Primavera e Autunno), con frequenti temporali estivi, mentre in inverno sono frequenti la neve, che però tende a sciogliersi rapidamente, e le gelate notturne. L'elevata umidità provoca nebbie in inverno e afa in estate.

Qualità dei corsi d'acqua

L'indice IBE (Indice Biotico Estesio) esamina i macroinvertebrati bentonici che vivono almeno in parte a contatto del substrato e classifica i corsi d'acqua in 5 classi di qualità biologica. Il LIM misura lo stato trofico e microbiologico del corpo idrico e viene suddiviso anch'esso in 5 classi di qualità (come pure il S.E.C.A. - Stato Ecologico dei Corsi d'Acqua).

Corso d'acqua	Stazione	Clas	Clas	Clas	Clas
		s e 113E	s e IBE	s e IBE	s e IBE
		2 0 0 3	2 0 0 4	2 0 0 5	2 0 0 7
F. Sile	n. 238 - Musile di Piave	4	3	3	3-4
F. Sile	n. 238 - Jasalo	4	3	3	3-4
F. Piave	n. 65 - Musile di Piave	4	4	4	5

Nello studio sono riportati i valori dell'Indice Biotico Estesio (I.B.E.) misurato tra il 2003 e il 2007 in tre stazioni di monitoraggio della Rete ARPAV, in vicinanza dell'area interessata dall'opera in esame, osservando i quali si osserva, dopo un temporaneo miglioramento limitatamente al Sile negli anni 2004-2005, un peggioramento delle condizioni ambientali sia del Sile, che passa da "Sufficiente" a "Sufficiente-Scadente), che del Piave, passato da "Scadente" a "Pessimo".

Impatti potenziali

Fase di esercizio

Le modalità di trattamento delle acque di prima pioggia e d'intervento in caso di evento accidentale (sversamento di sostanze tossiche/nocive da autobotte) "consente di escludere impatti sulla qualità delle acque e sulla fauna ittica".

Fase di cantiere

Anche per la fase di costruzione risulta improbabile il verificarsi di fenomeni di inquinamento diffuso, in virtù delle procedure messe in atto in fase di cantiere tendenti a minimizzare gli eventi potenzialmente all'origine di tali fenomeni.

Raccolta e smaltimento delle acque

A. Strada in rilevato

Le acque meteoriche che cadono sulla sede stradale saranno captate da un sistema a embrici e raccolte da una rete costituita da fossati di guardia, indipendenti dalla rete di fossati di raccolta delle acque di bonifica, prevedendo, data l'estensione dell'opera, una buona suddivisione in sottoreti.

A valle di ciascuna sottorete di fossati, manufatti sfioratori provvederanno a inviare la quota di portata delle acque di prima pioggia a degli impianti di pre-trattamento e, poi, ai bacini di lagunaggio. La rimanente frazione di acqua meteorica sarà inviata direttamente ai bacini di lagunaggio.

B. Strada in viadotto

Il sistema di raccolta e di smaltimento dalla nuova infrastruttura viaria è stato studiato in modo tale da convogliare l'acqua in cunette ai bordi della strada, sfruttandone la pendenza trasversale, e di intercettarla per mezzo di opportune caditoie.

Al termine del viadotto, dopo un opportuno pozzetto d'ispezione, l'acqua di piattaforma viene indirizzata a un sistema di embrici stradali aventi la funzione di convogliare il liquame all'interno dei fossi di guardia. Le cunette sono dimensionate in modo da convogliare la massima portata dovuta a una precipitazione di 5 minuti su un tratto di 25 m (distanza tra le caditoie).

Le caditoie saranno piane 60x60 cm, in ghisa di classe C250, con barre parallele alla corrente in modo da massimizzare il rendimento idraulico. Le condotte sono state dimensionate sulla base di un evento estremo di pioggia per un tempo di ritorno di 20 anni, imponendo un coefficiente di riempimento massimo pari a 0.75, una velocità di scorrimento dell'acqua di 1 m/s e un interasse di calcolo di 25 m.

C. Intersezioni con altra strada in trincea (sottopassi)

Le acque meteoriche, drenate in corrispondenza dei sottopassi previsti nel progetto, saranno raccolte in canaletta al margine stradale, convogliate in pozzetti con caditoia ispezionabile, inviate in una vasca di accumulo e risollevate mediante pompa fino a immetterle nel vicino fossato di guardia.

Le vasche di accumulo saranno dimensionate in funzione dell'area del bacino scolante di competenza, degli eventi massi di pioggia e della portata della pompa di sollevamento.

Pre-trattamento delle acque di prima pioggia

Le acque di prima pioggia, corrispondenti ai primi 15 minuti di precipitazione, possono essere fortemente inquinate per il dilavamento delle sostanze presenti sul piano stradale (residui di pneumatici, perdite d'olio, materiale di usura dei freni, ...). Di conseguenza, vengono inviate a impianti di trattamento prima di essere convogliate ai bacini di lagunaggio. Gli impianti di trattamento sono posti in testa ai 5 bacini di lagunaggio previsti e dimensionati per una portata di ca. 100 l/s, sufficiente a smaltire eventi corrispondenti a un periodo di ritorno di 20 anni.

Sistemi di smaltimento: bacini di lagunaggio

I bacini di lagunaggio rappresentano semplici strutture di finissaggio delle acque, prima del loro sversamento nella rete idrografica minore. Il lagunaggio utilizzerà involucri impermeabilizzati di limitata profondità (0.90-1.50 m), mantenuti in condizioni aerobiche negli strati superiori e anaerobiche al fondo e dimensionati per carichi variabili tra 30 e 50 kg/ha di BOD al giorno.

Il tempo di lagunaggio ottimale si aggira tra i 50 e i 70 giorni, tempo che può salire notevolmente in estate per la riduzione della portata determinata dai fenomeni di evaporazione.

Non essendo attrezzati per l'asporto meccanico dei fanghi, tali bacini devono essere periodicamente svuotati per l'asportazione dei fanghi stessi, che si depositano a una velocità di ca. 2 cm all'anno, consentendo un intervallo di manutenzione anche di parecchi anni.

Piano di Monitoraggio Ambiente idrico

1. Acque sotterranee

Lo scopo del monitoraggio è di controllare eventuali fenomeni di modifica idrochimica e idraulica della falda che possono verificarsi a causa delle attività di cantiere o di esercizio, oltre che ad indicazioni per la gestione dell'emergenza a seguito di episodi di inquinamento. Gli acquiferi potenzialmente interferiti dalle opere sono in genere quelli più superficiali, fino a 10-12 di profondità, con una verifica puntuale delle falda in pressione.

Il monitoraggio previsto nel progetto si articolerà in tre fasi:

ante operam, per caratterizzare la componente ambientale in assenza dell'opera in esame
in corso d'opera, per evidenziare le modificazioni dello stato ambientale a causa del cantiere
post operam, per evidenziare gli effetti delle mitigazioni proposte e valutare le eventuali
modifiche dell'ambiente causate dalla fase di esercizio.
Il monitoraggio post-operam è previsto per la durata di 1 anno.

2. Acque superficiali

Il monitoraggio si propone di:

determinare la qualità ante-operam dei corpi idrici interferiti dal progetto
valutare in corso d'opera la presenza di eventuali impatti generati dalle attività di cantiere.

3. Ambiti fluviali interferiti

Il progetto prevede di posizionare le stazioni di monitoraggio una a monte e una a valle di ciascuna intersezione dell'opera con i corpi idrici più significativi, a distanze comprese tra 200 e 2000 metri dall'intersezione stessa, in funzione della disponibilità di accessi carrabili ai fiumi. Distanze inferiori a 200 metri, si ipotizza che risentano troppo dell'inquinamento temporaneo prodotto dalle attività di cantiere.

Componente "Suolo e sottosuolo"

Inquadramento geologico

L'ambito territoriale interessato fa parte del sistema della bassa pianura veneziana e presenta caratteri omogenei: la morfologia prevalente è quella di una pianura alluvionale, modellata dai corsi d'acqua che sfociano in Mare Adriatico e nelle lagune venete. Tali corsi d'acqua sono arginati e in gran parte pensili rispetto al piano campagna.

Il tracciato interagisce con il sistema fluviale del Piave e del Sile e con quello della rete idraulica di bonifica che fa riferimento ai consorzi di bonifica Piave (ex-Destra Piave) e Veneto Orientale (ex-Basso Piave). In questo tratto di bassa pianura la topografia altimetricamente depressa con ampie zone sotto il livello del mare; la rete idraulica minore è a scolo meccanico.

La pianura veneta rappresenta una struttura di riempimento sedimentario di età terziaria e quaternaria, costituita da un bacino deposizionale situato all'estremità nordorientale della microplacca adriatica, nel settore di avampaese condiviso fra le Alpi Meridionali e gli Appennini settentrionali. La piana alluvionale seppellisce per alcune centinaia di metri il fronte alpino in tutto il settore veneto mentre nella parte friulana i sovrascorrimenti esterni affiorano nella pianura vicino a Udine.

Nell'area veneta settentrionale, i corpi sedimentari legati ai maggiori fiumi hanno una propria e distinta continuità dallo sbocco delle valli alpine fino alla bassa pianura, con la caratteristica

Selezione granulometrica sempre più fine con l'avvicinarsi alla linea di costa. Il sottosuolo della pianura è formato dalle successioni verticali di questi depositi alluvionali. Verso la costa tali formazioni alluvionali sono intercalate spesso da depositi costieri e lagunari-deltizi la cui evoluzione è condizionata, oltre che dalla subsidenza, dal livello marino e dalla topografia preesistente.

Tali processi sono governati, tra altre cause, dalla disponibilità di acqua e sedimento, in funzione delle condizioni climatiche e, di conseguenza, del limite del livello marino. Tale livello ha comportato avanzamenti e arretramenti della linea di costa e del margine interno delle lagune con fasi di incisione o deposizione fluviale.

Geologia di dettaglio

Per quanto concerne gli aspetti geologici, lo Studio evidenzia come nei primi 4-6 m di profondità, le principali unità alluvionali riconosciute e prevalenti sono:

- Depositi alluvionali prevalentemente limosi e argillosi
- Depositi alluvionali prevalentemente sabbiosi
- Depositi palustri e lagunari a tessitura fine con presenza di sostanza organica.

Il tratto di pianura compreso fra il Sile e il Piave assume una generale lieve inclinazione verso sud e sud-est secondo la geometria della parte destra del megafan del Piave di Nervesa, al quale appartiene. Le quote massime sono attorno a valori di 4 m s.l.m. in corrispondenza dell'estremità occidentale del tracciato. I dossi, in bassa pianura, con forme ampie e debolmente rilevate sulla pianura circostante, sono formati dalla deposizione di sedimenti sabbioso limosi ai lati dell'alveo e sugli argini naturali.

Per quanto concerne gli aspetti geomorfologici, lo Studio riporta le seguenti voci di legenda:

- corsi d'acqua principali
- argini
- traccia di canali lagunari
- traccia di canali fluviali aree depresse
- dossi fluviali.

Subsidenza

La parte settentrionale della Provincia di Venezia è soggetta a fenomeni di subsidenza con tassi medi diversi zona a zona; per quelle di più recente formazione, ai bordi lagunari nord e sud, il tasso di subsidenza è compreso fra 1 e 4 mm/anno, aree che corrispondono alle lagune che ancora fino agli inizi del 1900 occupavano il litorale veneziano.

Nella parte sud del Comune di Musile, la rilevanza dell'abbassamento è alta, ma nella parte meridionale del territorio di San Dona' e occidentale del Comune di Jesolo la rilevanza può essere molto alta (colore blu). In corrispondenza del dosso della Piave Vecchia la rilevanza è viceversa tendenzialmente media o minima.

L'abbassamento del suolo può avvenire per cause naturali (evoluzione lenta e scala almeno regionale) e per cause antropiche. Naturali sono cause attribuibili ai movimenti tettonici profondi e alla compattazione naturale dei sedimenti quaternari o, come nell'area veneziana, il consolidamento dei sedimenti fini di recente deposito, più che le deformazioni tettoniche del substrato.

La subsidenza indotta dall'uomo ha tra le cause principali l'estrazione di fluidi dal sottosuolo e le modifiche dello stato fisico dei sedimenti."

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

Campagne di livellazione di precisione hanno permesso di valutare la velocità del fenomeno per le aree considerate con valori che vanno da 1 a 4 mm/anno. Analoghi studi stimano che il processo continui con tali tassi ancora per alcune decine di anni.

Sismicità

La Regione del Veneto classifica i Comuni di Roncade, Meolo, Musile di Piave e San Donà di Piave come zona 3 (dal punto di vista sismico), il comune di Jesolo appartiene invece alla zona 4. I livelli di sismicità nell'area di interesse sono dovuti principalmente all'attività proveniente da zone sismicamente più attive situate nell'Alto Trevigiano, Bellunese, Friuli.

Monitoraggio

Le attività di monitoraggio previste per la componente si prefiggono di :

- evitare rischi di danneggiamento degli orizzonti superficiali, dovuto ad operazioni di scotico non adeguate o a cattiva conservazione dello strato fertile, con conseguente potenziale diminuzione della fertilità e una variazione nelle caratteristiche fisiche e chimiche dei suoli; sversamenti accidentali di sostanze inquinanti, sia a carico degli strati profondi che delle aree limitrofe; deterioramento delle caratteristiche fisiche del suolo; fenomeni di erosione)
- consentire il ripristino del territorio alla situazione di ante operam, anche nel caso in cui si verificano anomalie impreviste.

Per la fase di ante operam saranno pertanto individuati dei punti di monitoraggio in corrispondenza di ciascuno degli ambiti identificati per la componente suolo, riassumibili in:

Ambito 1: cantieri operativi e di appoggio, ecc.

Ambito 2: aree a maggior valore naturalistico, individuate nelle analisi della componente naturale (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi, rete ecologica).

Gli ambiti oggetto di monitoraggio in corso d'opera sono gli stessi di quelli individuati per la fase ante operam, con lo scopo di controllare le attività di cantiere e con particolare riferimento alle aree interne al cantiere, aree limitrofe ed aree naturali.

Verranno eseguiti dei sopralluoghi con cadenza trimestrale presso le aree di cantiere, volti a verificare la congruità dei lavori eseguiti, rispetto alle esigenze di conservazione e alle indicazioni di mitigazione definite in fase di ante operam. Sarà posta particolare attenzione agli interventi di regimazione delle acque superficiali, (contrastare i rischi di erosione); ai segni di degradazione fisica e chimica dei suoli, (sversamenti accidentali di sostanze tossiche); alle tecniche di scotico e di conservazione degli strati fertili superficiali, ai sistemi di protezione delle superfici in pendenza; ai fenomeni di compattamento causati dai mezzi impiegati nei cantieri.

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

Vegetazione

Il tracciato interseca alcuni corsi d'acqua di risorgiva e di bonifica e procede in prossimità di altri fiumi (Vallio e Piave). Compaiono canneti, formazioni igrofile di breve estensione e abbondante Robinia. In tutto il territorio interessato dall'opera, non sono presenti formazioni arboree naturali di rilievo; sono presenti boschi di pianura di età inferiore ai 10 anni. Nel reticolo idraulico che caratterizza il paesaggio agricolo, è ancora possibile osservare specie caratteristiche dell'ambiente paludoso, anche se questi corpi d'acqua hanno dimensioni estremamente ridotte e presentano vegetazione frammentaria.

La copertura vegetale è costituita sostanzialmente da cenosi idro-igrofile che presentano aspetti degradati dal punto di vista naturalistico, con generale eutrofizzazione delle acque e conseguente "banalizzazione" della componente erbacea. Inoltre la pendenza delle sponde arginali causa frammentazione dei tipi vegetazionali, la cui distribuzione è contenuta e la composizione semplificata ed impoverita. Gli argini non presentano coperture arboree ed arbustive ma sono caratterizzati da copertura erbacea continua.

A seguito delle intense trasformazioni subite dal territorio, la vegetazione spontanea originaria è stata sostituita da vegetazione ruderale con:

- cenosi annue e bienni delle colture sarchiate e degli ambienti ruderali (specie che colonizzano velocemente i terreni in virtù di una elevata produzione di semi e di efficiente germinabilità)
- cenosi ruderali perenni di ambienti fortemente disturbati.

Fauna

L'analisi faunistica è stata condotta mediante raccolta bibliografica delle informazioni pregresse oltre che mediante rilievi specifici. Delle specie rilevate si è distinta la presenza certa suffragata da osservazioni dirette, da quella probabile suggerita dagli habitat favorevoli.

Ecosistemi

L'area di indagine comprende essenzialmente agroecosistemi coltivati con scarsa presenza di siepi, filari e piante arboree. Ridotta la presenza di corpi idrici, costituiti soprattutto da canali di bonifica e irrigazione che prelevano acque dai fiumi Sile e Piave.

La fauna è dunque condizionata dalla scarsità di superfici naturaliformi.

Nell'ambito del territorio considerato sono state individuate 9 aree diverse per caratteristiche e composizione faunistica:

- Superfici artificiali: aree urbanizzate, verde urbano
- Agro-ecosistemi: mosaici agrari, seminativi irrigui, frutteti e vigneti, arboreti industriali
- Aree naturali e seminaturali: prati, incolti cespugliati, corpi idrici e formazioni igrofile.

Mammiferi

Sono presenti 25 specie di mammiferi, la cui presenza è nota con certezza per una parte di specie censite mentre è potenziale per le altre sulla base delle conoscenze disponibili per i territori circostanti e per le condizioni ambientali dell'area.

Gli habitat più ricchi sono i coltivi, le aree abbandonate e gli ambienti boschivi collinari. Tra le specie presenti di particolare valore faunistico sono il Toporagno acquatico di Miller e l'Arvicola d'acqua, specie legate al reticolo idrico planiziale cioè a un alto grado di naturalità e buona qualità chimico-fisica e biologica; queste specie risultano localizzate e minacciate nella pianura veneta

Altra specie legata ai siti umidi è il Topolino delle risaie, raro nell'area considerata ed inserito nella Lista Rossa nazionale tra le specie vulnerabili. Presenti nell'area sono anche il Moscardino (fortemente minacciato e inserito tra le specie vulnerabili sia nella Lista Rossa regionale che nazionale) la Donnola, la Volpe, il Tasso e la Faina.

Per quanto riguarda i Chiroteri, ordine difficile da censire, il proponente riporta una checklist di specie segnalate nelle aree attraversate dal tracciato con lo status di conservazione a livello regionale, nazionale ed europeo.

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

Uccelli

Si stima una presenza che comprenda in entrambe le due stagioni fenologiche 151 specie di cui 70 nidificanti e 77 svernanti.

Gli habitat strutturalmente più diversificati (sponde di corpi idrici con copertura arboreo-arbustiva ed incolti, Laguna di Venezia) risultano ricchi in entrambe le stagioni fenologiche, mentre la campagna coltivata è povera di specie nidificanti ma si arricchisce notevolmente durante l'inverno. I corpi d'acqua sono caratterizzati da avifauna nidificante, piuttosto specializzata.

Tra le specie presenti, solo 1/3 è considerato sensibile alle perturbazioni ambientali e/o alla perdita di habitat naturali (soprattutto specie legate agli agro-ecosistemi). Tra le specie individuate, molte sono incluse nella Direttiva Uccelli e di queste 3 sono nidificanti (Tarabusino, Martin pescatore e Averla piccola). Per la normativa europea (BirdLife International, 2004) sono considerate a rischio elevato l'Assiolo, il Codiroso comune e il Picchio verde; a rischio moderato la Quaglia, il Tarabusino, il Barbagianni, la Civetta, la Tortora selvatica, l'Upupa, il Martin pescatore, la Rondine, l'Averla piccola, l'Allodola.

Rettili

Sono probabilmente presenti 9 specie; la presenza effettiva è verificata per 6 specie che si riproducono regolarmente. La Lista Rossa regionale indica come vulnerabili la Testuggine palustre, l'Orbettino, il Ramarro occidentale, la Coronella autriaca e la Natrice tassellata; minacciati il Biacco e la Natrice dal collare.

Anfibi

Sono presenti 10 specie e tutte si riproducono all'interno dell'area.

Per la Lista Rossa regionale risultano vulnerabili il Tritone punteggiato, il Tritone crestato italiano, il Rospo comune, la Rana dalmatina e la Rana di Lataste, mentre è minacciata la Raganella italiana.

Pesci

I principali corpi idrici interferiti dal tracciato sono Sile e Piave Vecchia, quelli in prossimità Piave e Cavetta; in ognuno di essi sono state individuate delle stazioni di monitoraggio della fauna ittica prossime a quelle già individuate per il monitoraggio della qualità delle acque.

Sono elencate le specie ritrovate, per un totale complessivo di 18 specie ittiche.

Siti di maggiore criticità faunistica

Nell'area di indagine il sito di maggiore interesse è costituito dal tratto del fiume Sile che lambisce la Laguna di Venezia (criticità primaria). Criticità secondarie sono invece attribuite agli attraversamenti di corsi d'acqua di bonifica e irrigazione, in relazione alla possibile interruzione o restringimento del naturale corridoio faunistico attraverso la zona agricola tra il Sile e il Piave (canale Fossetta e la canale Piave Vecchia).

Uso del suolo

Il territorio è costituito da seminativi irrigui a rotazione annuale, sia estivi che invernali, coltivati in modo estensivo. Si individuano una parte a nord, una centrale e una meridionale. Nella parte iniziale predominano i vigneti, successivamente i seminativi che poi lasciano spazio ai frutteti in

vicinanza della Laguna.

Ecosistemi

Per la caratterizzazione qualitativa della struttura ecosistemica del territorio analizzato, le tipologie ritrovate sono state accorpate in macrocategorie:

- superfici artificiali (aree urbane residenziali, aree urbane produttive ed insediamenti zootecnici, infrastrutture, aree verdi urbane, viali alberati e filari stradali, scarpate e ferroviarie)
- agroecosistemi (agroecosistema delle colture annuali, agroecosistema delle colture legnose permanenti, fasce arboreo-arbustive)
- aree naturali e seminaturali (aree boscate ed arbustive, aree prative, aree umide interne e lagunari, corsi d'acqua).

Rete Ecologica

La principale via di comunicazione per la fauna, nell'area di indagine, è rappresentata dal fiume Piave che collega l'ambiente alpino a quello costiero. Inoltre nell'area sono presenti altre aste fluviali (Sile, Fiumi Vallio e Meolo) e altri corpi d'acqua minori.

Le aree Natura 2000 interessate sono:

- SIC/ZPS IT3250031: Laguna superiore di Venezia
- SIC IT3240033: Fiumi Meolo e Vallio.

Rete ecologica esistente

Il tracciato attraversa un territorio fondamentalmente agricolo, caratterizzato dalla presenza di alcune aree urbanizzate e da una fitta rete di insediamenti sparsi, intercettando il SIC IT3240033 Fiume Meolo dove il tracciato si sviluppa sulla viabilità con un impatto che può considerarsi ridotto (comunque esaminato nella Valutazione di Incidenza Ambientale e nella relazione sugli impatti).

Successivamente, il tracciato oltrepassa il Fiume Piave Vecchia, corridoio primario e di collegamento tra il Piave e il Sile che contorna la Laguna di Venezia, scorrendo in viadotto fino a superare la rotatoria di Caposile, dove inizia un percorso in spazi aperti.

Per circa 4 km scorre a 700 m dalla Laguna di Venezia, attraversando agroecosistemi che rappresentano territori utili per la sosta di specie dell'avifauna, di micromammiferi, anfibi e rettili. L'inserimento dell'infrastruttura deve dunque garantire la continuità ecologica esistente tra Piave e Laguna mediante corridoi ecologici verdi, ripristino di corsi idrici eventualmente manomessi, sottopassi per la fauna.

La Valutazione degli impatti

La fase di prima definizione degli elementi coinvolti è stata sviluppata a partire da una matrice teorica di impatto. Le possibili alterazioni risultano contenute e non apportano alterazioni significative dell'assetto attuale dal momento che l'intervento si delinea come ampliamento di una infrastruttura già esistente.

Le maggiori alterazioni si produrranno all'interno del sistema naturalistico. Le alterazioni saranno comunque contenute dal momento che l'opera ripercorre un tracciato esistente e quindi si determinerà sostanzialmente un aumento del traffico auto veicolare.

Le opere di mitigazione previste consentiranno l'eliminazione degli effetti dovuti all'opera e il miglioramento della qualità dei luoghi oggi già interessati dal sistema infrastrutturale.

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

Le Mitigazioni

E' stata definita dal proponente una mappa tematica denominata "Individuazione delle opere di mitigazione ambientale nel contesto della rete ecologica esistente" in scala 1:10000 in modo da dare un quadro d'insieme del territorio.

Le singole opere previste sono specificate nell'"Abaco degli interventi di mitigazione" dove si riportano planimetrie, sezioni e foto esemplificative. Le tipologie adottate sono: boschetto igrofilo, filare arboreo di prima e seconda grandezza, siepe arboreo-arbustiva, passaggi faunistici, ripristino degli ambiti fluviali, sistemi di fitodepurazione e lagunaggio, prato semplice, prato strutturato con alberi e arbusti.

Al termine delle misure di mitigazione è stilato un elenco di misure di buona pratica per evitare, in fase di cantiere, azioni impattanti che potrebbero essere evitate.

Monitoraggio

Per Vegetazione e flora il piano di monitoraggio sarà finalizzato a:

- caratterizzare la vegetazione delle aree interessate dai lavori
- caratterizzare e monitorare le aree e le specie di particolare interesse naturalistico e ambientale
- monitorare l'evoluzione della vegetazione durante le fasi progettuali in corso d'opera e post operam
- mettere in atto le misure di mitigazione e salvaguardia della vegetazione e dell'ambiente qualora si verificassero danni
- ricettori interferiti.

Per la Fauna acquatica e terrestre i rilievi saranno effettuati nelle fasi ante operam e corso d'opera e saranno finalizzati a :

- costruire un quadro generale delle presenze faunistiche rilevate nell'area
- approfondire le conoscenze in aree campione di particolare valenza ecologica
- valutare l'evoluzione delle comunità nelle fasi in corso d'opera.

Metodologie di indagine e criteri di scelta dei punti di monitoraggio:

- rilievo speditivo diffuso sull'intera tratta per definire il quadro potenziale
- posizionamento transetti e punti di rilievo in siti di rilevante importanza ecologica (SIC e ZPS)
- posizionamento di stazioni di indagine puntiformi in corrispondenza di attraversamenti di corpi idrici.

Saranno oggetto di indagine pesci, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi. Ante operam saranno effettuati un rilievo diffuso sull'intera tratta e rilievi di dettaglio; in corso d'opera solo i rilievi di dettaglio nelle aree di rilevante interesse individuate nella fase precedente.

Valutazione di Incidenza Ambientale

I siti della rete ecologica Natura 2000 considerati nella Valutazione, in quanto ricadenti nell'area interessata, sono:

- SIC IT3240033 "Fiumi Meolo e Vallio" (interessato direttamente dalla nuova infrastruttura nella sua parte iniziale)
- ZPA IT3250046 "Laguna di Venezia" (non è direttamente interessato dall'opera che comunque lambisce il confine nord-orientale dell'area protetta in modo discontinuo)
- SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia."

Sito IT3240033 "Fiumi Meolo e Vallio"

Il sito si estende per 85 ha e corrisponde ai due fiumi già citati per una lunghezza complessiva di 93 km. I due corsi d'acqua sono entrambi fiumi di risorgiva; gli habitat che compongono i siti sono legati in parte alle comunità vegetali che si sviluppano in corrispondenza di acque stagnanti ed in parte alle comunità che vegetano in ambienti acquatici correnti.

Nel è presente un solo habitat di interesse comunitario, 3150, laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*. E' già presente un'infrastruttura di attraversamento per cui il progetto prevede un adeguamento mediante realizzazione di un impalcato in travi prefabbricate in cemento armato precompresso

Sito IT3250031 "Laguna superiore di Venezia"

Il sito coincide con la porzione settentrionale del sistema lagunare veneziano, a nord della città di Venezia. L'estensione del sito è di 20365 ha ed il suo ecosistema è composto da un mosaico di ambienti legati alle escursioni delle maree (barene e velme) o legati alla regimazione delle acque attuata all'interno delle valli da pesca. La ricchezza degli ambienti si ripercuote sulla diversità animale che nel sito risulta essere molto elevata. Il sito non è interessato direttamente dall'opera ma una parte di esso ricade nell'area di incidenza potenziale.

In corrispondenza dell'area dell'intervento non vi sono ambienti di pregio. Il territorio è occupato da coltivazioni, edifici sparsi e dal fiume Sile che in questo tratto non presenta ambienti ripariali

Sito IT3250046 "Laguna di Venezia"

Il sito comprende l'intera zona lagunare ad eccezione dell'area in cui sorge la città di Venezia e si estende per 55209 ha includendo il sito precedentemente descritto e quindi gli ambienti che vi si ritrovano sono gli stessi. Il sito è interessato marginalmente dal passaggio dell'opera e una porzione di esso è inclusa all'interno dell'area di incidenza potenziale.

Identificazione degli aspetti vulnerabili dei siti considerati

La valutazione della vulnerabilità degli habitat è stata eseguita per il SIC "Fiumi Meolo e Vallio" (e riportata nella Valutazione di Incidenza) e non per gli altri siti Natura 2000 in quanto nell'area di incidenza potenziale non sono stati rilevati habitat di interesse comunitario o come per l'habitat 3150 con presenta vulnerabilità bassa.

Il proponente esclude l'attuarsi di alterazioni ambientali che possano diminuire la presenza di specie nell'area considerata. Infatti l'opera non determina perdita di habitat e consiste sostanzialmente in un adeguamento di strutture preesistenti.

L'area in esame ospita specie già adattate a situazioni alterate (sensibili disturbi di origine antropica riguardano già l'area in oggetto). L'esecuzione dell'opera non determinerà quindi alterazione del clima acustico della zona, anche grazie all'utilizzo di pannelli fonoassorbenti destinati a limitare l'emissione del rumore nell'ambiente circostante entro i limiti previsti dalla normativa.

Per quanto riguarda l'introduzione di specie alloctone, saranno realizzati interventi di ricomposizione ambientale utilizzando "specie autoctone ed ecologicamente coerenti rispetto alle stazioni interessate", in modo da non produrre effetti significativi sulle relazioni ecosistemiche principali che determinano la struttura e funzionalità dei siti naturali coinvolti.

Componente "Salute pubblica"

Il progetto sintetizza gli effetti sulla salute attribuibili ai mezzi di trasporto, sia benefici che nocivi. Per descrivere gli inquinanti atmosferici, riporta la normativa europea (Exchange of Information Decision), mentre le patologie umane sono descritte secondo la classificazione Internazionale delle cause di morte e di malattia (Classification of Disease-9th revision (ICD-9), tale classificazione è utilizzata nella codifica delle cause di morte e delle ospedalizzazioni presenti nelle Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO).

Per la classificazione degli effetti sulla salute da inquinanti atmosferici è stato utilizzato il Comitato on the Medical effects of Air Pollution (COMEAP). Gli inquinanti considerati sono ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM10). Il tasso di mortalità riportato dal proponente è quello del 2006 e il tasso di ospedalizzazione per malattie respiratorie è quello del 2007 per la Regione Veneto.

Viene, quindi, riportato l'elenco degli inquinanti atmosferici traffico correlati, con le relative unità di misura e gli esiti di salute riportati negli studi epidemiologici usati nella Terza Conferenza Ministeriale WHO su Ambiente Salute, tenutasi a Londra nel 1999. Il proponente riassume, in tabelle più dettagliate prese dal documento dell'ENHIS (European Environment and Health Information System), gli effetti a breve e a lungo termine, dell'inquinamento atmosferico traffico correlato sulla salute.

Per valutare l'effetto degli inquinanti sulla salute, la Sanità Pubblica utilizza diversi approcci:

- confronta la concentrazione ambientale con i valori di riferimento
- confronta la dose di esposizione con dosi di riferimento
- confronta il numero di casi di malattia / morte osservati con i casi attesi
- quantifica gli effetti dell'inquinamento atmosferico (Studio di Impatto sulla Salute o Health Impact Assessment).

Sono poi riportate le linee guida dell'WHO che identificano i valori di riferimento per i singoli inquinanti per proteggere la salute pubblica. Gli standard di qualità dell'aria (riportati nelle pagine successive), sono, invece, valori di riferimento stabiliti per legge da ogni paese per proteggere la salute pubblica.

La misura di un inquinante atmosferico viene confrontata con lo standard di qualità dell'aria. Tale confronto viene chiamato indice di qualità dell'aria. Vengono riportati, infine, differenti esempi di classificazioni della qualità dell'aria degli USA e del Regno Unito.

Stima degli impatti

Per stimare gli impatti dell'opera in oggetto sulla salute pubblica è stato effettuato uno studio con due possibili scenari previsti per il 2015: uno scenario senza l'opera (scenario programmatico) e uno con l'opera stradale (scenario progettuale). La popolazione di riferimento (esposti) considerata, è stata quella composta dai residenti in una fascia di 1 km dall'asse stradale.

Risultati

Le stime del numero di casi di decessi e di ospedalizzazioni per PM10 e NOx sia per lo scenario progettuale (con opere viarie) che per lo scenario programmatico (senza opere viarie). I due scenari programmatico e progettuale sono sovrapponibili per quanto riguarda gli effetti stimati sulla salute della popolazione esposta.

Vi sono 3 persone esposte a livelli medi di NOx più elevato nello scenario con nuove opere rispetto allo scenario senza la realizzazione dell'opera viaria, per lo spostamento del traffico da un'area maggiormente abitata.

Riguardo il PM10 su 2576 esposti si calcolano 6,53 decessi (l'8 per 10.000) e 8 ospedalizzazioni (l'8 per 10.000). Tali riscontri sono compatibili con il fatto che l'inquinamento da traffico è contenuto

rispetto all'inquinamento totale e per il fatto che le patologie respiratorie sono attribuibili prevalentemente a fattori comportamentali più che ambientali.

Componente "Rumore e vibrazioni"

Lo studio caratterizza i livelli sonori ante e post operam all'interno di un corridoio definito dalla fascia di pertinenza acustica estendendo "per quanto riguarda i ricettori sensibili" l'indagine acustica ad un corridoio di ampiezza pari al doppio dell'ampiezza della fascia di pertinenza, utilizzando il software di simulazione SoundPLAN per la costruzione del modello virtuale di territorio su cui valutare la rumorosità attuale e quella di progetto nelle condizioni più critiche.

Nella modellizzazione (standard di calcolo "NMPB-Routieres - 96") le operazioni ante operam sono state quelle di tarare il modello di simulazione acustica e caratterizzare l'ambiente tramite una campagna di rilievi fonometrici, eseguendo i rilievi tra Settembre e Novembre del 2008 con due tipologie di misure: misure del rumore di continuo della durata di una settimana (n. 3 postazioni) e misure del rumore con tecnica di campionamento della durata di 10 minuti, limitatamente ad un solo giorno sia nel periodo diurno che nel periodo notturno (n. 10 postazioni).

Lo scarto tra valore di rumorosità calcolato e quello effettivamente misurato (pari a 3 ± 2 dB) è stato giustificato dall'esecuzione del monitoraggio proprio durante i mesi di settembre e ottobre caratterizzati da un decremento dei flussi veicolari, mentre il periodo considerato, coerentemente con i dati di traffico raccolti, è quello estivo caratterizzato dai maggiori carichi di traffico.

Nello studio sono state inserite le necessarie mitigazioni con l'ottica di evitare di intervenire sui ricettori favorendo gli interventi sulla sorgente rumorosa (con pavimentazioni fonoassorbenti) e lungo la via di propagazione (con barriere fonoassorbenti), con le seguenti impostazioni:

Interventi attivi: le pavimentazioni antirumore tradizionali di conglomerato bituminoso di tipo aperto e le barriere antirumore che possono essere metalliche, in legno e artificiali come bromuri, barriere vegetali, dune antirumore, ecc.

Interventi passivi: sostituzione degli infissi esistenti con altri aventi idoneo potere fonoisolante.

In relazione alla "variante di progetto C", che prevede il passaggio del tracciato in prossimità di Caposile (con relativo peggioramento del clima acustico locale) si evidenzia la necessità di installare due barriere di 3 m di altezza in corrispondenza dei ricettori per cui si verifica il superamento dei livelli, per una lunghezza complessiva di 630 m, con eccezione di un ricettore sensibile posto a 115 m circa dal tracciato sul quale si interverrà con un intervento diretto di sostituzione dei serramenti.

Lo studio conclude elencando gli interventi di mitigazione previsti: asfalto fonoassorbente lungo l'intero tracciato e barriere antirumore di altezza compresa tra 2 m e 4 m, riportando una tabella di dettaglio.

Impatto acustico indotto nella fase di cantiere e interventi mitigativi previsti

Lo studio analizza, come intervento tipico, un'area di cantiere che si trova in corrispondenza della rotatoria tra Castaldia e Case Beraldo, individuando le attività che possono indurre impatto acustico: impianto di frantumazione, impianto produzione cls, officina manutenzione, cabina elettrica di trasformazione, trasporto dei materiali tramite mezzi pesanti, riportando la tabella con l'elenco delle sorgenti comprensive dei relativi valori di emissione.

Per quanto riguarda il disturbo indotto dal traffico di mezzi pesanti, si ipotizza un flusso veicolare aggiuntivo medio di 50 veicoli al giorno e dichiara che a 150 m dall'area di cantiere che si riscontra un Leq di circa 60 dB(A) e quindi compatibile con i limiti diurni relativi alla classe III (aree

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

di tipo misto). Inoltre si dichiara che *"nei casi in cui vi sia la presenza di ricettori ad una distanza inferiore di 150 m, o vi sia la presenza di ricettori ad una distanza superiore ai 150 m ma appartenenti ad una classe inferiore alla III sarà necessario prevedere degli interventi di mitigazione a protezione degli stessi."*

Individuazione dei possibili impatti

Durante l'esercizio dell'opera si riscontrerà rumori da mezzi in transito nella nuova strada, che verrà attenuato entro i limiti di legge mediante interventi attivi (asfalto fonoassorbente) e passivi (barriere acustiche e interventi sui ricettori).

Inoltre si dichiara che *"tali interventi sono stati estesi sia ai ricettori presenti (abitazioni, scuole, ospedali, ecc.) che alle aree aperte che hanno evidenziato superamenti dei livelli di emissione rispetto alle rispettive zonizzazioni acustiche comunali"*.

Monitoraggio

Lo studio espone il progetto di monitoraggio della componente rumore, al fine di controllare il clima acustico nella realizzazione dell'opera, in relazione ai limiti normativi vigenti sul territorio e alla classificazione acustica del territorio, specificando che *"il monitoraggio esplica la funzione di prevenzione, laddove le condizioni ante operam rivelino condizioni di criticità o di elevata sensibilità"*, e a questo proposito cita i riferimenti legislativi (oltre al DPCM 1 Marzo 1991 e alla Legge Quadro n. 447/95), il DMA 11/12/96, il DPCM 14/11/97, il DPCM 5/12/97, il DPCM 16/03/98, il DPCM 31/03/98, il DMA 29/11/2000 ed il DPR 142/2004.

I punti di misura sono dimensionati e posizionati in modo da avere un quadro conoscitivo d'insieme dei livelli di inquinamento acustico; i punti di monitoraggio sono selezionati considerando la sensibilità dei ricettori individuati, quali edifici scolastici, residenziale isolato, residenziale nucleo, residenziale estensivo, commerciale, terziario, industriale, artigianale ed altro, oltre che aree a parco, oasi e vincoli naturalistici di altra natura; inoltre si dichiara che *"verranno individuati i comuni interessati dal tracciato che sono dotati di zonizzazione acustica"* e si riporta una tabella incompleta dello stato di attuazione della zonizzazione acustica.

La localizzazione dei punti di monitoraggio per il controllo del rumore connesso alla realizzazione della Via del Mare verrà scelta in base alle informazioni sul territorio ed in base al progetto dei cantieri; inoltre il Proponente dichiara che i punti di monitoraggio di corso d'opera coincideranno con quelli ante operam, tenendo conto di tre componenti principali: aree di cantiere, fronte d'avanzamento lavori e viabilità di cantiere. Per quanto riguarda le aree di cantiere, si afferma che in corrispondenza del ricettore di massimo impatto potenziale, *"è prevista la verifica del limite differenziale in ambito abitativo e l'installazione di una postazione fissa settimanale per il monitoraggio in continuo del rumore ambientale."*, mentre per i restanti ricettori sarà applicato il monitoraggio mobile.

Per la scelta dei punti di monitoraggio del fronte d'avanzamento lavori si dichiara che verranno definiti in base alla massima sensibilità dei ricettori, presso le aree residenziali di maggiori dimensioni ed i ricettori isolati molto vicini al fronte d'avanzamento lavori, mentre per i punti di monitoraggio della viabilità di cantiere, al fine di determinare l'impatto del transito veicolare da cantiere, i punti verranno localizzati su sezioni stradali in prossimità dei ricettori di massima sensibilità o internamente al perimetro urbanizzato.

Le misurazioni verranno eseguite su n. 4 ricettori adiacenti e la rilevazione avrà un tempo di 30 minuti per punto, i dati rilevati in campo verranno trasmessi al centro elaborazione dati (GIS) per essere convalidati ed elaborati per mezzo di opportuni programmi informatici.

Il monitoraggio ante operam verrà effettuato prima dell'installazione dei cantieri e prima di qualsiasi attività rumorosa e i punti di monitoraggio saranno localizzati in prossimità dei ricettori più sensibili presenti nella zona (scuole, aree residenziali, ecc.). Per il monitoraggio in corso d'opera, poiché la costruzione della Via del Mare sarà un'attività che si svolgerà in modo continuativo negli anni con rumore e fasi di lavorazioni variabili, si afferma che coinciderà con la durata delle attività lavorative previste; inoltre "la programmazione di base stabilita per il corso d'opera andrà verificata al termine del primo anno, al fine di identificare i correttivi da proporre per il secondo anno."

Per il monitoraggio in corso d'opera si seguiranno le seguenti modalità operative:

- per le aree di cantiere saranno previste misure di 7 giorni con postazioni fisse e misure di breve periodo (30 min) per i punti principali e con postazioni mobili per quelli secondari; il monitoraggio verrà ripetuto con cadenza semestrale per l'intero periodo del cantiere stesso
- per il fronte di avanzamento lavori e viabilità di cantiere saranno previste misure di breve periodo con postazioni mobili, con programmazione delle misurazioni all'inizio dei lavori e al termine della realizzazione del manufatto.

Vibrazioni

Per il controllo della componente ha portato all'installazione di due centraline di monitoraggio delle vibrazioni ambientali, scegliendo punti di misura posti in modo tale da dare una caratterizzazione di massima dei livelli dello "stato di bianco" e delle vibrazioni ambientali reali: l'acquisizione dei dati è stata svolta in continuo per un tempo di osservazione mai inferiore alle 24h.

Dalle indagini si è concluso che: "dall'analisi dei report di misura in allegato si evidenzia come i livelli misurati nelle situazioni di esercizio similari siano prossimi al livello di sensibilità dello strumento in taluni momenti della giornata mentre nei periodi più critici non si supera mai il valore di 20 mm/s², 1 lineare per il valore dell'accelerazione."

In conclusione si esclude la possibilità di esistenza di un rischio strutturale per gli edifici residenziali già presenti e per quelli di futura realizzazione, ad infrastruttura completa e durante le diverse fasi di cantiere, in quanto il livello delle vibrazioni rilevate risultava essere prossimo al limite della sensibilità, mentre nei casi peggiori non ha oltrepassato i valori indicati nell'apparato normativo vigente.

Monitoraggio

Sarà adottato un piano di monitoraggio per verificare i livelli vibrazionali con la scelta dei punti di misura in base agli studi condotti per la redazione del SIA, in particolare il monitoraggio in corso d'opera sarà effettuato presso i cantieri ed i fronti avanzamento lavori.

Per la misura delle vibrazioni si rileveranno i livelli emessi in prossimità della sorgente sia per quelle fisse che mobili, delineando dei criteri di monitoraggio definiti in base ai valori di riferimento ed in relazione alle condizioni climatiche ed alla variabilità del ciclo giornaliero, settimanale, stagionale ed annuale delle sorgenti di emissione. Per ogni campagna di misura o rilievo saranno prodotti: il piano delle misure, un rapporto tecnico, la presentazione dei dati ottenuti; in particolare il rapporto tecnico sarà corredato da documentazione fotografica, da elaborati grafici in scala dei ricettori e dei punti di misura e da tabelle e diagrammi dei risultati. La scelta dei punti di monitoraggio verrà effettuata a seguito di sopralluoghi preliminari per l'individuazione dei ricettori e loro accesso, per la caratterista degli edifici, per le caratteristiche delle sorgenti vibrazionali e la loro distanza; con l'indicazione che le postazioni potranno essere scelte sia in interno sia in esterno al ricettore, referenziate in modo univoco (via e numero civico, generalità e numero di telefono dei proprietari, ecc.).

Si prevedono come criteri di scelta delle postazioni di misura postazioni localizzate in corrispondenza del basamento di fondazione, oltre a eventuali postazioni in esterno, collocate alla minima distanza dalla sorgente di vibrazione dominante.

Componente "Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti"

In riferimento al progetto in esame, per le radiazioni ionizzanti, afferma che: "Per il progetto allo studio, l'interesse risulta limitato alla verifica della probabilità che si verifichino accumuli di radon, in relazione alle operazioni di scavo in ambienti confinati, dato che non sono prevedibili ulteriori forme di interazione con sostanze radioattive". non prevedendo l'opera in se stessa emissione di radiazioni ionizzanti.

Per le radiazioni non ionizzanti, non sono previsti effetti sul livello di campi elettromagnetici esistente in quanto non saranno realizzate linee elettriche aggiuntive a supporto dell'opera e, allo stato attuale delle conoscenze, non si ritiene si avranno interferenze e interazioni significative con le linee esistenti".

Monitoraggio

In riferimento al monitoraggio, il PMA prevede la verifica della concentrazione di attività puntuale ante operam e media in corso d'opera di radon, limitatamente agli ambienti sotterranei o in trincea e delle emissioni elettromagnetiche eventualmente presenti sul territorio.

Radiazioni ionizzanti

Nella fase ante operam verranno attuate alcune misure in corrispondenza dei Colli Berici.

Nella fase in corso d'opera saranno effettuate:

misure con sensori a traccia short time CR 39 da collocare sulle pareti della trincea/galleria in posizioni certamente identificati e non danneggiabili durante le attività di lavorazione
una indagine predittiva della concentrazione del radon mediante dosimetri attivi sull'arco di una giornata lavorativa per le sole lavorazioni in galleria
la sola indagine con sensori a traccia short time tipo CR-39 per le trincee.

Radiazioni non ionizzanti

La costruzione della Via del Mare comporterà lo spostamento di un certo numero di linee elettriche di Alta tensione di proprietà Terna, Enel, Edison e RFI. Tale spostamento avverrà da parte degli Enti sopra citati prima dell'inizio delle attività di costruzione. Il monitoraggio effettuato sarà focalizzato sul tracciato dell'autostrada in prossimità di elettrodotti o di sorgenti significative qualora queste non fossero state rimosse prima della fase realizzativa del tracciato proposto.

Componente "Paesaggio"

Lo studio del paesaggio è stato strutturato nelle seguenti fasi:

archeologia
trasformazioni territoriali
sistema dei beni storico-testimoniali
analisi del paesaggio
fotoinserimenti.

Nello studio è allegata la carta con l'individuazione delle aree archeologiche e la relativa tabella con la descrizione di ogni bene individuato (fonte, comune/località, tipologia e descrizione del rinvenimento, età/epoca, rapporto col tracciato di progetto).

Si riporta una descrizione, con mappe antiche, delle trasformazioni del territorio nel corso dei secoli dei fiumi Sile e Piave, e delle aree di bonifica. Dalla Kriegskarte si evidenzia come l'area in esame all'inizio del XIX secolo fosse paludosa a Musile, mentre stabilmente e diffusamente occupata e coltivata a Meolo. Le paludi sono ancora presenti a metà del secolo XIX, come riportato dal catasto austriaco, nell'area di Musile.

In relazione al sistema dei beni storico-testimoniali si è provveduto alla ricognizione dello stato attuale, mediante la consultazione del Catalogo e Atlante dell'Istituto regionale delle Ville Venete di Venezia e Treviso e gli strumenti urbanistici comunali.

È stata individuata una fascia di 300 m a nord e a sud dell'asse stradale di progetto, all'interno della quale sono stati individuati i relativi beni (Ville venete e case rurali risalenti a periodi dal 400 a fine 800)

Nel quadro complessivo della valutazione degli impatti, sono state presentate 2 matrici, qualitativa e quantitativa. Nella prima, in riferimento al paesaggio, l'alterazione risulta "negativo contenuto" per gli elementi distretti visivi e margini, mentre risulta "nulla o contenuta" per tutti gli altri elementi (itinerari, riferimenti visivi, relazioni visive, corridoio di continuità, riferimenti tematici, contesti figurativi, coni visuali, quadri paesaggistici, nodi).

Sono presenti 3 fotoinserti (nei punti di indebolimento o alterazione dei coni di visuale):

1. Comune di Meolo, a nord della ferrovia, nell'area della stazione di servizio
2. Comune di Musile di Piave, all'altezza circa della progr. 9+400-9+500
3. A cavallo tra i comuni di San Donà di Piave e Jesolo.

VALUTAZIONI FINALI

QUADRO PROGRAMMATICO PROGETTUALE

Valutazioni delle Varianti Progettuali

In relazione alle 4 varianti progettuali presentate dal Proponente (a valle comunque della procedura di concertazione con le Entità territoriali), si può notare che :

- La Variante A presenta sostanzialmente problematiche di interferenza con edifici privati ma inseriti in contesti di protezione di tipo artistico-paesaggistico (come già previsto nel PRG locale), per i quali dovranno essere espletate le necessarie verifiche di fattibilità di concerto con le Entità preposte alla tutela.
- La Variante B dovrà prevedere il corretto inserimento ambientale ma progettualmente sembra corrispondere alle richieste di ottimizzazione del tracciato medesimo, con minime deviazioni dall'allineamento del progetto nella sua soluzione di base..
- La Variante C costituisce, invece, una proposta progettuale totalmente discosta dal tracciato base, evitando un'ansa planimetrica del tracciato e semplificando e velocizzando la soluzione di base (la variante si sviluppa per 3+100 km in sostituzione del tratto del Progetto Preliminare di lunghezza 3+449.94, con uno sviluppo di 349.94 m inferiore al precedente) . Se però, dal punto di vista di tracciato sembra essere sicuramente migliorativa, evidenzia una serie di notevoli problematiche, tra cui :

- Problematiche relative all'Ambiente Idrico

Dal punto di vista progettuale le interferenze con la componente idrica non evidenziano sostanziali variazioni, in entrambi i casi, infatti, sono previste le seguenti opere potenzialmente interferenti con la componente idrica:

- Tombotto scatolare di attraversamento del Canale della Pietra.
- Viadotto di attraversamento del fiume Piave Vecchia.
- Bacino di lagunaggio di 9,930 m², con relativa area di mitigazione di 7,345 m²

Anche dal punto di vista vincolistico ambientale, non si riscontrano differenze sostanziali tra i due tratti interessati, ed anche nelle valutazioni del SIA, la tabella dei potenziali impatti non mostra differenze tra le due alternative, in rapporto alla Componente.

La differenza, con valenza più sul piano progettuale che su quello ambientale, è relativa alla posizione del viadotto di attraversamento del fiume Piave Vecchia, che nella Variante C è situato subito a valle del tratto a minor raggio di curvatura del fiume, in posizione soggetta a una maggiore potenziale erosione delle sponde, rispetto a quella del Progetto preliminare.

- Problematiche relative al Rumore

Con riferimento alla comparazione tra la Variante C e l'ipotesi di progetto, il completamento della comparazione tra il numero di ricettori sottoposti all'impatto acustico nel tracciato di progetto e nella variante C potrebbe fornire maggiore supporto alla valutazione; non tutti i ricettori riportati nelle planimetrie e censiti risultano, infatti, essere stati considerati, in particolare il ricettore sensibile posto a 115 m circa dal tracciato per il quale si rende necessario l'intervento diretto di sostituzione dei serramenti non risulta evidenziato nelle

planimetrie né nella tabella menzionata. Risulta quindi necessaria una successiva valutazione comparativa tra le due soluzioni.

o Problematiche relative al Paesaggio

Dal punto di vista della Componente Paesaggio, le due soluzioni sono pressoché equivalenti, essendo l'ambito paesaggistico pressoché uguale, anche se resta da notare come la soluzione base riattraversa un ambito già consolidato dalla presenza di una infrastruttura, al contrario della Variante che attraversa un ambito attualmente totalmente agricolo.

In definitiva si rende necessaria un'analisi effettuata con una comparazione di tipo "matriciale", pesando i valori degli impatti per tutte le componenti in ambedue le ipotesi.

- La Variante D, come per la B, risponde alle richieste di ottimizzazione del tracciato medesimo, con minime deviazioni dall'allineamento del progetto nella sua soluzione di base, con l'attenzione che è ovviamente insita all'essere filo Laguna di Venezia. Oltre alle problematiche relative al corretto inserimento ambientale presenta un'interferenza con una realtà industriale sicuramente significativa e tale da richiedere, nella fase esecutiva, un dettaglio progettuale molto avanzato.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Componente "Atmosfera"

Le rappresentazioni riportate (dall'inventario nazionale 2005 con mappe di emissioni disaggregate a livello comunale su griglia alla risoluzione di 500 m), ottenute considerando tutte le sorgenti di emissioni presenti nell'area esaminata, forniscono una caratterizzazione esaustiva di un'area /quella interessata dalla variante, nei pressi della località Castaldia di Musile di Piave), interessata da una distribuzione di emissioni "piuttosto uniforme a livello spaziale per tutti gli inquinanti" e che quindi "da questo punto di vista il giudizio di impatto delle due varianti è equivalente". Questa affermazione di base può essere ritenuta corretta, ma occorre in ogni caso che il quadro sia da completare con un calcolo delle emissioni di inquinanti associate al traffico sulla variante C, così come fatto per il tracciato principale soprattutto considerando la nuova distribuzione di traffico che consegue alla creazione di un tronco totalmente ex-novo che inevitabilmente tende a modificare il quadro distributivo del traffico e delle conseguenti emissioni.

Componente "Ambiente idrico"

Dall'analisi delle problematiche esposte nello studio, risalta come non siano stati omogeneizzati i dati ricavati dalle diverse Autorità competenti sul rischio idraulico (Autorità di Bacino, Consorzi di bonifica). Ne risulta che, a fronte di una descrizione della situazione di pericolosità idraulica che sottolinea la precarietà di numerose zone, in particolare nel tratto a valle, l'opera sembra presentare tali problematiche solo nel tratto (di ca. 500 m) tra le progressive 13+500 e 14+000. Si rende necessario che nella fase di stesura del progetto esecutivo dovranno essere riesaminate tutte le interferenze dell'opera con zone ad elevata vulnerabilità e pericolosità idraulica, così come d'altronde descritte nel SIA. Proprio in considerazione di questa descritta pericolosità idraulica dovranno essere previste analisi redatte secondo criteri quali:

Tempo di ritorno da porre a base delle verifiche nei punti di intersezione del tracciato e delle aree di cantiere con zone a vulnerabilità da media ad elevata e con aree di esondazione stabilito in TR = 50.

integrare la cartografia idrogeologica con l'indicazione della profondità dal piano di campagna della falda superficiale e valutata la vulnerabilità non sulla base dell'ambiente indisturbato, ma su quella della possibile/probabile interferenza diretta dei lavori sulla falda stessa.

In particolare per le aree di cantiere, il progetto esecutivo dovrà prevedere (in aggiunta alle valutazioni fatte su consumi idraulici, modalità di approvvigionamento, trattamento dei reflui e degli sversamenti accidentali, acque di prima pioggia, minimizzazione degli impatti per i lavori in alveo) la previsione a livello di impegno contrattuale (e progettazione esecutiva delle opere conseguenti) delle :

Misure per la minimizzazione degli eventuali sversamenti di oli e inquinanti chimici in fase di cantiere

Modalità di trattamento delle acque di prima pioggia, e non, in fase di cantiere

Criteri e modalità di messa in opera delle attività di cantiere, volte alla minimizzazione degli eventuali impatti con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali

Definizione su cartografia di dettaglio di tutte le potenziali interferenze dei cantieri con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, in particolare per quelle opere la cui realizzazione potrebbe richiedere l'adozione di un sistema di well-point, con conseguente abbassamento della falda idrica superficiale e diminuzione dell'approvvigionamento per usi industriali e/o agricoli della stessa falda.

In riferimento ai reflui idrici di cantiere, il Proponente afferma che saranno convogliati, ove possibile, nella rete fognaria pubblica. Solo in caso di impossibilità di tale soluzione è prevista l'installazione in cantiere di impianti di depurazioni completi.

Per quanto riguarda gli impatti in fase di esercizio, sulla destinazione dell'acqua raccolta nei fossi di guardia, le acque raccolte nei fossi di guardia saranno convogliate direttamente nei bacini di lagunaggio, a parte quelle di prima pioggia che prima saranno inviate a impianti di pre-trattamento. Da tali bacini, aventi sia funzione di raccolta e laminazione che di finissaggio, le acque saranno trasferite alla rete di bonifica. Nella sezione del SIA relativa al dimensionamento dei fossi di guardia, invece, il volume di accumulo è funzione anche del volume smaltito dai fossi nella rete idrografica minore e, mediante opportuni sfiorii, i fossi scaricano nei corsi d'acqua che interferiscono con l'opera. Le due ipotesi sono tra loro contraddittorie, e soprattutto, dalla seconda di esse si deduce che potrebbe esserci uno sversamento nella rete idrografica di acque non completamente trattate.

Sulla riduzione della sezione fluviale in corrispondenza a particolari attraversamenti, il Proponente sottolinea che nel tratto compreso tra Ponte di Piave e San Donà sono presenti i cinque importanti attraversamenti stradali o ferroviari (§ 2.1.2.3), tutti "con intradosso a quota inferiore a quella della piena centenaria, costituendo pertanto un serio ostacolo al deflusso della piena e aumentando il rischio di sostenuti rigurgiti nelle sezioni immediatamente a valle". Nonostante ciò, il SIA non è supportato da un adeguato studio idrologico e idraulico che verifichi la non interferenza delle strutture di attraversamento con la sezione idraulica, corrispondente almeno alla piena centenaria, dei corpi idrici superficiali attraversati. Il progetto definitivo dovrà presentare tali valutazioni relativamente ai nuovi ponti previsti:

In riferimento agli sversamenti di sostanze chimiche inquinanti, a seguito di incidenti a mezzi pesanti, il Proponente integra il SIA con uno studio sul traffico previsto e la conseguente incidentalità. Il tutto è, però, volto a definire i benefici della nuova struttura stradale prevista, nell'ottica di una redistribuzione del traffico attuale, senza considerare l'eventuale incremento di traffico promosso dalla struttura stessa. Lo studio non considera lo specifico degli incidenti di mezzi pesanti e, in particolare, gli incidenti ad autobotti con sversamenti di sostanze potenzialmente inquinanti. Di conseguenza non si ha alcuna informazione né sulla frequenza attesa di tale eventi, né sulla loro eventuale ubicazione (aree a maggior rischio). Analogamente, non ci sono accenni sul sistema di gestione dell'emergenza in caso di tale evento. Il progetto definitivo dovrà prevedere :

uno studio statistico dell'area sul traffico dei mezzi pesanti e la loro incidentalità, con particolare riguardo agli incidenti che possano causare sversamenti di sostanze inquinanti tale studio dovrà determinare la frequenza attesa degli eventi accidentali e definire una scala di pericolosità lungo il tracciato della nuova opera

la descrizione del sistema di gestione dell'emergenza, in caso di incidente con sversamento, che si prevede di adottare lungo il percorso della nuova opera stradale.

Per le acque sotterranee, è previsto il monitoraggio della falda superficiale, ritenuta la sola potenzialmente interferita dall'opera in esame. Considerato che i lavori per la realizzazione dell'opera, compresi quelli per lo scavo dei pozzetti utilizzati come piezometri nel monitoraggio, potrebbero modificare la permeabilità verticale, mettendo in comunicazione le falde superficiali con quelle più profonde utilizzate a fini idropotabili, si chiede di inserire nel piano di monitoraggio anche i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera, utilizzati a scopi idropotabili e che emungono da livelli di falda più profondi. La presenza di tali pozzi nella rete di monitoraggio consentirà di evidenziare eventuali modifiche significative, in quantità e/o qualità, dell'approvvigionamento idropotabile.

La rete di monitoraggio sarà costituita da 6 nuovi punti di controllo e dalle stazioni delle reti esistenti che ricadono in zone considerate significative. Il Proponente rimanda in sede di Progetto Definitivo sia l'ubicazione dei nuovi punti che l'individuazione dei punti appartenenti alle reti esistenti. Si chiede di anticipare a questa fase l'identificazione, quantomeno di prima approssimazione, dei punti di controllo, esplicitando sia i criteri di ubicazione di quelli nuovi, che quelli per la determinazione dell'area d'influenza dell'opera, al cui interno andranno selezionate le stazioni esistenti.

A proposito dei nuovi punti di controllo, quantificati in 6, si dichiara che i relativi piezometri saranno ubicati a coppie, a monte e a valle del sito da monitorare. Si chiede di esplicitare se il numero dei punti di controllo (6) si riferisca ai singoli piezometri (pozzetti), o ai siti di più probabile interferenza dell'opera con la falda (quindi 6 coppie).

A proposito delle fasi e frequenza del monitoraggio, si ritiene che:

i campionamenti ante operam dovrebbero essere almeno 4 (uno a stagione). Inoltre, per la definizione della situazione in assenza dell'opera, si ritiene opportuno reperire tutti i dati disponibili dalle reti di monitoraggio esistenti e utilizzarli, attraverso opportuna modellazione, per ricostruire i valori ante-operam nei punti di controllo

la frequenza di campionamento in corso d'opera dovrebbe essere mensile o al massimo bimensile

la durata del monitoraggio post-operam di un solo anno è priva di significato. Si ritiene necessario che il monitoraggio post-operam, con frequenza di campionamento simile a quella in corso d'opera, prosegua fino al raggiungimento di una situazione di equilibrio e, comunque, per un periodo non inferiore a tre anni.

In riferimento ai parametri e metodiche di analisi, si prevede l'analisi di numerosi parametri chimico-fisici, sia in fase ante operam che in corso d'opera. Per alcuni di questi le metodiche utilizzate sono diverse nelle due fasi. Poiché il monitoraggio è realizzato per evidenziare eventuali variazioni e che le misure richiedono, quindi, condizioni di riferimento se non uguali, quantomeno simili, dovrà essere individuata, a parità di parametro, una sola metodica di analisi, inoltre per i parametri e metodiche di misura post-operam dovranno essere realizzate, con le frequenze e per la durata indicata, le stesse misure realizzate in corso d'opera.

Componente "Suolo e sottosuolo"

In riferimento alle modalità di gestione delle terre scavate ed alla loro caratterizzazione, dovranno essere eseguite le seguenti indicazioni:

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

sia accertato che non provengano da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del titolo V della parte quarta; DLgs 152/06

siano utilizzate terre e rocce naturali e non materiali di origine antropica quali ad esempio: detriti di demolizione, residui di scarifica stradale, calcestruzzi, ecc...

le terre e le rocce da scavo dovranno possedere requisiti adatti alla loro utilizzazione sin dalla fase della produzione e che il loro impiego non dia luogo ad emissioni e ad impatti ambientali qualitativamente e quantitativamente diversi da quelli autorizzati per l'impiego al quale sono destinati. Non debbano essere sottoposti a trattamenti preventivi o a trasformazioni preliminari

sono permesse eventuali lavorazioni effettuate sui materiali di scavo finalizzate ad ottimizzarne l'utilizzo quali, ad esempio: la vagliatura, il lavaggio, la riduzione volumetrica, l'essiccazione mediante stendimento al suolo ed evaporazione e la stabilizzazione geotecnica mediante trattamento a calce o cemento non incidono sulla classificazione come sottoprodotto degli stessi in quanto non costituiscono "trattamenti o trasformazioni preliminari" indicati all'art. 186, comma 1, lett. c), bensì lavorazioni che consentono di rendere maggiormente produttivo e tecnicamente efficace l'utilizzo di tali materiali

Inoltre, per quanto riguarda le attività di monitoraggio, in considerazione della finestra temporale triennale necessaria per realizzazione dell'opera, sia per i suoli agricoli che per le aree naturali, dovranno essere effettuate e trasmesse tempestivamente tutte le eventuali variazioni in senso peggiorativo delle principali caratteristiche sottoposte a monitoraggio.

Dovrà essere posta particolare cura nel monitoraggio sia nella "misura della capacità di ritenuta idrica (AWC), che della porosità, in quanto entrambe potrebbero subire alterazioni in seguito alle attività di progetto."

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

In riferimento all'area di incidenza potenziale sui siti della Rete Natura 2000, ubicati in prossimità dell'opera, relativamente alla componente Rumore, permane la criticità evidenziata nel SIA. Risulta infatti insufficiente l'individuazione di un unico valore soglia, 50 dB(A), (non specificato se espresso in Livello equivalente di pressione sonora), desunto in letteratura e definito quale valore oltre il quale si genera disturbo alla componente faunistica dell'area. L'area di incidenza potenziale è definita dal Proponente quale la distanza oltre la quale il livello sonoro decade al di sotto di tale valore, ma si afferma che, dalle mappe di rumore prodotte "non è possibile stabilire con precisione a quale distanza il valore del rumore scenda sotto i 50 dB(A)" (Relazione Integrazioni, pag. 35), stimando inoltre che, in fase di esercizio, il livello di rumore si attesterà sui valori di 55-60 dB(A) a 250 metri dall'opera ed entro i 400 metri, assunto quale valore limite spaziale dell'area di indagine potenziale, i valori scenderanno sotto i 50 dB(A). Si evidenzia che il valore di riferimento spaziale di 400 metri, che individua un'area inclusa entro 400 metri dall'impronta complessiva del progetto, non appare supportato da indagini o simulazioni acustiche post operam che, necessariamente, devono tener conto della morfologia del territorio, naturale ed antropizzato, per consentire l'individuazione dell'area soggetta a valori di superamento rispetto a quello di soglia. Si evidenzia inoltre che l'area di incidenza potenziale così individuata risulta tangente ai siti soggetti a tutela e, a tratti, interessa alcune aree (ZPS IT3250046, SIC IT3250031, Tav. 8).

Si ritiene necessario, quindi, nelle fasi successive del progetto, individuare i valori limite del livello di rumore, o intervalli di valori adeguati, supportati da una ampia indagine in letteratura e, conseguentemente, effettuare le simulazioni, in fase di esercizio e di cantiere, che consentano di determinare l'area di incidenza potenziale relativamente alla componente rumore.

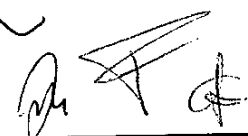

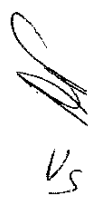

Componente "Rumore e vibrazioni"

In riferimento all'area di incidenza potenziale dell'edificato del Comune di Jesolo, (Relazione Integrazioni, tavola pag. 93), tratto che presenta concorsualità con altre infrastrutture, con ripercussioni su tutto il clima acustico del territorio comunale, si ritiene che :

Sia opportuno e congruente alla definizione dell'impatto acustico dell'infrastruttura completa, nelle successive fasi del progetto, la valutazione nell'area in prossimità dell'edificato del Comune di Jesolo, da sottoporre a valutazione con i riferimenti dei valori limite disposti dalla classificazione acustica del territorio comunale.



91



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 nell'Allegato A, che costituisce parte integrante del presente parere.

Considerato che i contenuti delle suddette osservazioni riguardano in particolare i seguenti aspetti:

Problematiche Programmatico-Progettuali

Le osservazioni relative alle tematiche progettuali vertono soprattutto sull'attendibilità delle ipotesi di traffico e nonché sulle previsioni di incremento futuro dello stesso, oltre a sottolineare che la adozione del pedaggiamento possa vanificarne le conclusioni. Particolarmente sentite sono le esigenze di evitare la creazione di fondi interclusi o con grosse difficoltà di accesso, limitandone la fruibilità e sottolineando la conseguente possibile svalutazione dei fondi stessi. L'esame del progetto ha portato alla richiesta da parte della Commissione di ulteriori approfondimenti sullo studio di traffico, correttamente forniti dal Proponente, approfondimenti in cui sono esaminati gli effetti dell'ipotesi di pedaggiamento o no dell'infrastruttura. In relazione alle problematiche relative all'interclusione di eventuali fondi agricoli la Commissione ha previsto indicazioni di miglioramento progettuale da verificarsi nelle fasi attuative. Ulteriori considerazioni sulla politica dei pedaggi e sull'entità degli indennizzi non sono di competenza della CTVIA.

Problematiche Relative alle scelte Progettuali

Le osservazioni relative alle tematiche più propriamente progettuali vertono in generale sull'entità delle opere di Mitigazione e/o Compensazione che appaiono, agli osservatori, modeste, prive di un progettazione organica, e rivolti principalmente al riutilizzo degli spazi di risulta più che ad una visione organica e mirata agli obiettivi generali. Particolarmente frequenti sono le osservazioni relative alla Variante C (già analizzata in altre parti del Parere) che viene indicata come troppo vicina, in alcuni punti, a edifici residenziali (vedasi via Caposile e via Castaldia), posti in prossimità dell'intersezione dell'infrastruttura viaria con la SP 44. Vengono inoltre sottolineate le problematiche conseguenti alle modifiche anche profonde all'attuale sistema di irrigazione, e il consumo di territorio agricolo di alto pregio, nonché il fatto che la suddetta variante "C" interessi una zona sottoposta a vincolo. Si fa notare una certa mancanza di valutazione globale di un'area, quale è quella della Piave Vecchia, particolarmente sensibile da un punto di vista ambientale, tanto da essere soggetta a vincolo urbanistico (D.Lgs. 42/2004) ed a forte rischio idrogeologico (P.A.I.). In relazione alle altre Varianti si fa notare come la variante "B" intercetti un importante nodo della rete ecologica locale.

Problematiche Ambientali

Le osservazioni relative alle tematiche più propriamente ambientali vertono soprattutto sugli aspetti delle verifiche idrauliche, sia dal punto di vista dell'analisi posta a base delle ipotesi di raccolta (e trattamento eventuale delle acque meteoriche) sia dal punto di vista della compatibilità delle portate stimate con l'assetto idraulico attuale (e conseguenti verifiche dei ricettori), con particolare riguardo alle problematiche relative alle acque della Laguna Veneta. Altre osservazioni concernono più direttamente le problematiche dovute alle emissioni in atmosfera e alle verifiche del piano del rumore soprattutto nelle possibili emergenze del traffico previste in alcuni particolari punti del tracciato, come la rotatoria e la viabilità di ingresso a Jesolo, che vengono giudicate

efficienti ad assicurare la fluidità del traffico. Altre Osservazioni indicano problematiche particolari o spesso sottovalutate come la verifica della salubrità delle aree di lagunaggio (S. Maria di Piave e Ca' Nani) e dell'inquinamento luminoso, particolarmente evidente in aree a forte connotazione agricola, e come per l'atmosfera non siano state considerate le PM2,5.

Osservazioni relative a Beni Storico-Artistico-Archeologico e di valore Paesaggistico

Vengono segnalate da alcune Ditte Commerciali e anche da alcuni privati, attive sul territorio,, le interferenze (nella zona industriale di Meolo) con preesistenze di ex-fabbricato rurale, all'interno di una zona a "Parco Privato", segnalato, nel vigente PRGC, con requisiti storico-testimoniali artistici e ambientali di rilevante importanza (in cui sono consentiti solo interventi di manutenzione e restauro, ma di cui è esclusa la demolizione, art. 12 e 13 NTA), e con altri fabbricati residenziali (Cà Coletto) di pregio storico-architettonico (anch'essi già presenti nell'IGM del 1892); ricadenti in area di Parco Privato (PRG di Meolo , art. 62 NTA) in parte inglobata in zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85.

Risposte alle integrazioni

Le risposte alle integrazioni sono state nel complesso esaustive e documentate, gli ulteriori elementi acquisiti hanno dato luogo a specifiche prescrizioni e raccomandazioni.

Parere Regione Veneto

La Regione Veneto ha espresso parere positivo con prescrizioni (Allegato A della relazione istruttoria) con Delibera della Regione Veneto, DGR n1011 del 23.03.2010 (Parere n. 283 del 17/03/2010), che qui si intende interamente richiamata.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE, PARERE POSITIVO

sul progetto preliminare "**Via del Mare - Collegamento A4 - Jesolo e litorali**", nella versione trasmessa dal Proponente in data 09/02/2010, e la successiva documentazione integrativa del 10/11/2010, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del progetto definitivo, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.**

Indirizzi progettuali e programmatici:

1. 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 in accordo con le Entità territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici;

2. 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;
3. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di eventuale riutilizzo delle terre ai sensi dell'art. 186 del DLgs n. 152/06, modificato col DLgs. 4/08 e il DLgs 128/2010;
4. 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 A:*

- La soluzione di Variante dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con le preesistenze storiche ubicate all'interno della zona a "Parco Privato", oltre che ai vincoli relativi alla locale zona archeologica vincolata ai sensi della L. 1089/39 e L. 431/85. Il progetto dovrà approfondire lo studio della soluzione proposta con rilievi di dettaglio, confronti con gli Enti territoriali e riqualificazione dei tracciati della viabilità secondaria interferita.

- *Variante B:*

- La soluzione di Variante dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con i nodi della rete ecologica preesistente. Il progetto dovrà inoltre approfondire lo studio della soluzione con particolare riferimento alla riqualificazione dei tracciati della viabilità secondaria interferita.

- *Variante C:*

- La soluzione progettuale preferenziale per lo sviluppo del progetto definitivo è quella di previsione del collegamento diretto tra Musile e Caposile, sicuramente migliorativa dal punto di vista trasportistico. La soluzione esaminata ha però evidenziato l'esistenza di tutta una serie di problematiche che dovranno essere necessariamente riesaminate nella fase progettuale definitiva con rielaborazione del progetto (in concerto con le autorità Comunali interferite) in relazione alla definizione delle problematiche relative a:
 - ✓ Interferenza con le zone agricole di pregio eventualmente interessate dall'infrastruttura anche solo come ricaduta di inquinanti al suolo.
 - ✓ Minimizzazione degli impatti sulla rete di irrigazione locale e d eventuale progetto di modifica e sostituzione
 - ✓ Minimizzazione dei reliquati agricoli e loro destinazione ad opere di mitigazione e/o compensazione.
 - ✓ Abbattimento dell'inquinamento luminoso
 - ✓ Analisi degli impatti dovuti al rumore con riesame delle mitigazioni atte a diminuirne gli effetti sulla popolazione, destinando a questo scopo le eventuali aree di reliquato, con realizzazione di schermature acustiche prima e oltre all'introduzione di barriere fonoassorbenti, con l'intento di evitare comunque l'intervento diretto sul ricettore.
 - ✓ Studio idraulico sul corso del Piave Vecchia, analizzandone le piene per periodi anche due centennali, alla luce dei rischi di erosione insiti nel punto di strettoia dell'alveo, punto molto prossimo all'intervento con nuova struttura di

attraversamento.

- Variante D:

- La soluzione di Variante dovrà essere sviluppata e documentata progettualmente nelle sue interferenze con la vicina Laguna Veneta in termini di ricaduta di inquinanti e impatti potenziali (data la vicinanza all'area SIC); particolare attenzione dovrà essere posta all'interferenza con le realtà industriali preesistenti, con analisi di dettaglio e soluzioni di mantenimento delle produzioni ed accessibilità dell'area.
5. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, 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; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni;
 6. Approfondire in fase di progettazione definitiva, in accordo con le Entità territorialmente competenti, lo studio dei flussi di traffico in corrispondenza sia della rotatoria sulla S.R. 89 in uscita dal futuro Casello di Meolo che nel nodo viabilistico della sezione terminale "Rotatoria Frova" sulla S.R. 43 in comune di Jesolo; in particolare per quest'ultima dovranno essere verificate le soluzioni atte ad evitare la creazione di un effetto di accumulo dei suddetti flussi, prospettando tutte le soluzioni o procedure atte ad ottimizzare il traffico, nonché a monitorare ed eventualmente mitigare gli eventuali picchi sulle componenti ambientali "Atmosfera" e "Rumore";

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

7. Predisporre uno studio anemologico di dettaglio relativo alle caratteristiche particolari dell'area, per la stima previsionale, al fine di definire ulteriori specifiche misure mitigative per evitare superamenti, imputabili alle emissioni di polveri e degli altri principali inquinanti dovute alle attività di cantiere, dei limiti previsti dalla normativa vigente anche per quanto riguarda la protezione della vegetazione;
8. Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati, con particolare attenzione alla presenza dei ricettori sensibili, per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA; completare con un calcolo delle emissioni di inquinanti associate al traffico sulla variante C, così come fatto per il tracciato principale soprattutto considerando la nuova distribuzione di traffico che consegue alla creazione di un tronco totalmente ex-novo che inevitabilmente tende a modificare il quadro distributivo del traffico e delle emissioni;
9. Prevedere, in stretta connessione con il PMA di progetto, le azioni correttive o compensative atte a garantire 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;
10. Stipulare un Protocollo Operativo con Regione, Province di riferimento, ARPA Regionale ed Enti Locali interessati, in coerenza con quanto previsto dai Piani di Azione a breve termine come definiti dall'art. 24 della Direttiva 2008/50/CE. 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 ove il sistema di monitoraggio rilevasse il superamento dei valori limite di cui all'Al. XI della Direttiva 2008/50/CE 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 dall'ARPA Regionale, che informerà

sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni;

11. Integrare la cartografia idrogeologica con l'indicazione della profondità dal piano di campagna della falda superficiale e valutata la vulnerabilità non sulla base dell'ambiente indisturbato, ma su quella della possibile/probabile interferenza diretta dei lavori sulla falda stessa;
12. Verificare che le opere provvisorie e le attività di cantiere non alterino 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;
13. Prevedere, a base delle verifiche nei punti di intersezione del tracciato e delle aree di cantiere con zone a vulnerabilità da media ad elevata e con aree di esondazione, un tempo di ritorno stabilito almeno in $TR = 50$;
14. Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con $TR=100$ anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume; prevedere l'impossibilità che sversamenti di sostanze inquinanti possa, in alcun modo, defluire nelle reti irrigue prima del dovuto trattamento;
15. Effettuare uno studio statistico dell'area sul traffico dei mezzi pesanti e la loro incidentalità, con particolare riguardo agli incidenti che possano causare sversamenti di sostanze inquinanti, per determinare la frequenza attesa degli eventi accidentali e definire una scala di pericolosità lungo il tracciato della nuova opera e dettagliare la descrizione del sistema di gestione dell'emergenza, in caso di incidente con sversamento, che si prevede di adottare lungo il percorso della nuova opera stradale;
16. Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima 1:5000, con individuazione dei ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati:
 - Mappe acustiche dello stato attuale con individuazione dei ricettori;
 - Mappe acustiche in fase di cantiere con individuazione dei ricettori;
 - Confronto fra i livelli immessi ed emessi con i rispettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del ricettore;
 - Rispetto o meno del criterio differenziale secondo cui la differenza tra il livello di rumore ambientale ed il rumore residuo (ottenuto "spegnendo" le sorgenti ascrivibili alle attività di cantiere) deve essere minore di 5dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno;
 - Mappe acustiche in fase di cantiere con l'inserimento degli eventuali interventi di mitigazione (ove ritenuti necessari);
17. Sulla base di una specifica progettazione di "architettura del paesaggio", approfondire le opere previste per la progettazione dei tratti in viadotto e degli svincoli;
18. Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per tutte le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche;
19. 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;

20. 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%;
21. Prevedere, nella fase di realizzazione dei viadotti, le necessarie 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;
22. Completare, nelle successive fasi del progetto, la valutazione nell'area in prossimità dell'edificato del Comune di Jesolo, da sottoporre a valutazione con i riferimenti dei valori limite disposti dalla classificazione acustica del territorio comunale.

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

23. Dettagliare puntualmente ogni impianto di cantierizzazione:

- Realizzando una cartografia di dettaglio di tutte le potenziali interferenze dei cantieri con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, in particolare per quelle opere la cui realizzazione potrebbe richiedere l'adozione di un sistema di well-point, con conseguente abbassamento della falda idrica superficiale e diminuzione dell'approvvigionamento per usi industriali e/o agricoli della stessa falda 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, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;
- Analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
- Descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica dei materiali pericolosi;
- Definendo Criteri e modalità di messa in opera delle attività di cantiere, volte alla minimizzazione degli eventuali impatti con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, e le misure per la minimizzazione degli eventuali sversamenti di oli e inquinanti chimici in fase di cantiere;
- Individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere. Gli impianti di depurazione dovranno essere dimensionati in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal Dlgs 152/1999 e sue s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza
- Dovranno essere previsti per tutti i cantieri impianti con riciclo d'acqua completo per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo.
- Valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro);
- Specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, specificando le modalità di trattamento delle acque di prima pioggia, e non, per ciascuna delle aree di cantiere;
- Progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di

[Handwritten signatures and initials]

trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione.

- Specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
24. Fornendo un quadro di dettaglio della gestione delle terre scavate verificando che non provengano da siti contaminati o sottoposti ad interventi di bonifica ai sensi del Titolo V della Parte Quarta, DLgs 152/06, e siano utilizzate terre e rocce naturali e non materiali di origine antropica quali ad esempio: detriti di demolizione, residui di scarifica stradale o calcestruzzi.
25. Verificando che le terre e le rocce da scavo posseggano requisiti adatti alla loro utilizzazione sin dalla fase della produzione e che il loro impiego non dia luogo ad emissioni e ad impatti ambientali qualitativamente e quantitativamente diversi da quelli autorizzati per l'impiego al quale sono destinati. Non debbano essere sottoposti a trattamenti preventivi o a trasformazioni preliminari (indicati all'art. 186, comma 1, lett. C del DLgs 152/2006);
26. Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate 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" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva degli impianti;
27. Si utilizzino mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni), con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza;
28. Durante la fase di cantiere si dovranno adottare tutte le misure di mitigazione possibili, relativamente alle interferenze a carico della componente fauna, in particolare per l'impatto dovuto all'illuminazione, adottando impianti a luce direzionata, evitando così la dispersione del fascio di luce, e che utilizzino lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).

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

29. 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:
- 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.

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

30. Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del DLgs. 163/2006 e le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, con frequenze di campionamento da concordare con l'ARPA Regionale per ciascuna componente; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;

31. Inserire nel piano di monitoraggio i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera utilizzati a scopi idropotabili e che emungono dai livelli di falda più profondi con l'obiettivo di evidenziare, attraverso tale controllo, le eventuali modifiche significative, in quantità e/o qualità, dell'approvvigionamento idropotabile;
32. Concordare la durata del Monitoraggio post-operam con la Regione Veneto e con L'ARPA Regionale, proseguendolo l'operatività nel settore sino al raggiungimento di una situazione di equilibrio per le singole componenti monitorate, utilizzando in tutte le fasi (ante, in corso e post - Operam) la stessa metodica di analisi; in particolare le misure post-operam dovranno essere realizzate con le frequenze e per la durata usata in corso d'opera;
33. Valutare, già in fase di progetto definitivo, i possibili cedimenti e/o spostamenti sui fabbricati esistenti, derivanti dalle operazioni di costruzione dell'infrastruttura quali gli scavi con sistemi di drenaggio ed emungimento della falda e/o dal carico dei rilevati, con particolare riferimento alle criticità presenti sotto il profilo geotecnico e ai noti fenomeni di subsidenza;
34. Adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

Si **raccomanda** inoltre che:

- a. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;
- b. Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.);
- c. Si utilizzi, per il monitoraggio ambientale, il supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni;
- d. In fase di progettazione definitiva, 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 siano delineate le eventuali azioni di mitigazione e/o compensazione;
- e. Sia prevista per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.

ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE AL MATTM

Si riassumono le Osservazioni del pubblico indirizzate direttamente al MATTM Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/18279 del 21/07/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2521 in data 23/07/2010, esaminate nel corso dell'analisi fatta nel DGR - Regione Veneto (a parte casi particolari), n° 1011 del 23/03/2010, (Regione Veneto - nota del 15/04/2010 acquisita con prot. n. DVA-2010-10338 del 21/04/2010 di trasmissione del DGR citato e n°59 osservazioni presentate alla Regione Veneto da parte dei soggetti pubblici e dai privati) facenti quindi già parte dei documenti acquisiti dalla Commissione e delle successive trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/20006 del 11/08/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-2818 in data 12/08/2010, nonché nota prot.n. DVA/2010/22799 del 28/09/2010 acquisita con prot.n.CTVA-2010-3290 in data 28/09/2010. (I documenti singoli ricompresi in un protocollo unico sono evidenziati in grigio nel seguito).

N°	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni e Note
1.	Club di Volo "Papere Vagabonde"	Interferenza con l'Aviosuperficie e Stima dei danni. Si evidenzia l'interferenza che si viene a creare, in relazione all'area più settentrionale della superficie del campo di volo, interferenza che verrebbe a pregiudicare anche la funzionalità complessiva dell'attività. Si richiede pertanto lo spostamento dell'asse a nord, o la definizione di giusto indennizzo.	La Regione Veneto si esprime in favore dell'adeguamento dell'indennizzo La politica degli indennizzi non è di competenza della Commissione CTVA
2.	Regione Veneto 09/02/2010	Attivazione della procedura di impatto ambientale	Si prende atto
3.	Sig.ra Ada Marin	Si tratta di un'osservazione articolata su più punti, si chiede: a. siano previsti interventi di ricostruzione paesaggistica, in relazione alle aree di lagunaggio quanto di una più complessiva integrazione dell'opera con il contesto paesaggistico con relative opere di mitigazione e compensazione; b. sia riformulata la simulazione acustica tenendo conto dei flussi di traffico durante il periodo estivo e degli effetti cumulativi relativi alla realizzazione del casello; c. sia integrata l'analisi e simulazione della qualità dell'aria in funzione delle possibili variazioni di velocità in corrispondenza degli accessi, sia per quanto riguarda il nodo di Jesolo che dei caselli di accesso; d. siano tenuti in considerazione, relativamente alla qualità dell'aria, gli effetti cumulativi relativi alla III corsia della A4 e il nuovo casello, nonché degli effetti prevedibili in fase di canterizzazione; e. si consideri il modello di calcolo degli effetti sull'aria definito dall'ARPAV; f. sia chiarito se il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia interessi solo le tratte afferenti ai sistemi di	La Regione Veneto si esprime con: a) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e D punti 19, 20, 21, e 24; b) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel PMA - lettera E e lettera D punti 16; c) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E; d) non è di competenza; e) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E; f) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14; g) l'analisi sviluppata all'interno dello studio del paesaggio e

[Area containing various handwritten signatures and initials, including names like 'Ada Marin' and other illegible signatures.]

		<p>lagunaggio, e se le opere di manutenzione siano a carico del proponente;</p> <p>g. si rileva come il progetto non tratti gli ambiti individuati dall'Atlante degli ambiti di interesse paesaggistico della Provincia di Venezia;</p> <p>h. non si rileva un riferimento relativo alla tutela e miglioramento della rete ecologica;"</p> <p>i. venga valutata la compatibilità con il PRAC e la definizione dell'approvvigionamento di materia prima, valutando le ricadute ambientali;</p> <p>j. si chiede che le strade di accesso ai fondi e alle abitazioni poste lungo l'asse siano realizzate con caratteristiche idonee alla movimentazione anche di mezzi agricoli e con geometrie utili alla piena sicurezza dei residenti, e siano previste le relative opere di urbanizzazione;"</p> <p>k. sia assicurata accessibilità tra i due lati dell'opera attraverso la realizzazione di un sottopasso da localizzarsi tra l'attuale distributore e il cavalcavia ferroviario, o attraverso l'adeguamento dell'esistente sottopasso;</p> <p>l. che le strade secondarie di accesso siano pavimentate e i raccordi siano studiati con particolare attenzione per la sicurezza;</p> <p>m. siano ricostruite le recinzioni, accessi e piantumazioni rimossi o ricollocati a seguito della realizzazione dell'opera;</p> <p>n. sia assicurata piena accessibilità a tutti i residenti delle porzioni di territorio prossime all'asse;"</p> <p>o. siano realizzate apposite barriere fonoassorbenti;</p> <p>p. siano valutate le ricadute relative valore degli immobili, riconoscendo congruo indennizzo;</p> <p>q. sia riconosciuto un indennizzo per i disagi dovuti alle vibrazioni che si verranno a creare in ragione del traffico stradale.</p>	<p>dell'ambiente tiene conto di tutti gli elementi e fattori che definiscono il quadro territoriale paesaggistico e delle funzioni naturalistiche;</p> <p>h) sono stati sviluppati appositi studi relativi alla rete ecologica, nonché la definizione di interventi utili al mantenimento e potenziamento del sistema eco relazionale;</p> <p>i) la compatibilità con il PRAC è stata considerata, sono infatti state individuate le possibili aree di approvvigionamento sulla base della prossimità spaziale, accessibilità e dotazione di materia prima;</p> <p>j) in fase di progettazione definitiva saranno individuate specifiche soluzioni atte ad assicurare piena accessibilità e sicurezza per i diversi utenti;</p> <p>k) in fase di progettazione definitiva sarà individuata specifica soluzione utile a garantire il miglior livello di accesso;</p> <p>l) in fase di progettazione definitiva saranno individuate specifiche soluzioni atte ad assicurare piena accessibilità e sicurezza per i diversi utenti;</p> <p>m) L'Osservazione trova riscontro nelle prescrizioni, e compensazioni allegate al parere ed in particolare nel prescritto Piano di Cantierizzazione lettera H e D p.to 23;</p> <p>n) il progetto assicura piena accessibilità, in fase di progettazione definitiva saranno studiate specifiche soluzioni;</p> <p>o) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale -lettera E e D punti 19,20,21,e24</p> <p>p) Per quanto attiene alla richiesta di indennizzo si rinvia alla fase di approvazione del Progetto Definitivo e relativa procedura espropriativa;</p> <p>q) Vedi lettera p).</p> <p>Vedasi Osservazione n° 3</p> <p>Vedasi Osservazione n° 3</p> <p>Vedasi Osservazione n° 3</p> <p>Si prende atto.</p>
4.	Sig.ra Elda Franzin		Come Osservazione (n°3) precedente
5.	Sig.ra Rosi Marin		Come Osservazione (n°3) precedente
6.	Sig.ra Wanda Veronesi, Sigg. Matteo e Luca Diquigiovanni		Come Osservazione (n°3) precedente
7.	Azienda Agricola Salvador	"Si evidenzia la contrarietà al tracciato di progetto relativo all'area su cui si sviluppa l'azienda, evidenziandone gli effetti negativi sia dal punto di vista della gestione aziendale che del sistema ambientale. Si esprime invece parere positivo per quanto riguarda la soluzione in variante denominata C"	
8.	Avv. Maria Teresa Trevisan	"Viene presentata osservazione per conto dei signori Zorzi Attilio,	La soluzione del nodo sarà sviluppata in modo specifico in fase

<p>Rossi Maria, Carraio Marina e Feltrin Eddy, dove si richiede la definizione di un tracciato meno invasivo per i manufatti e le aree in proprietà, situati in prossimità dell'incrocio tra via Diaz e l'asse di progetto. In subordine venga corrisposto congruo indennizzo per i disturbi arrecati oltre che per gli espropri, nonché l'individuazione di eventuali interventi utili alla funzionalità dell'azienda insediata."</p>	<p>di definizione del progetto definitivo, tenuto conto delle prescrizioni allegata al presente parere. La politica degli indennizzi non è di competenza della Commissione CTVA</p>
9.	<p>Sig.ra Daniela Zorzi e altri Come Osservazione (n°3) precedente</p>
10.	<p>Sig. Gianfranco Miglioranzzi Come Osservazione (n°3) precedente</p>
11.	<p>Sig. Luigi Zorzi Come Osservazione (n°3) precedente</p>
12.	<p>Sig. Pierino Carraro Come Osservazione (n°3) precedente</p>
13.	<p>Sig. Luigi Vallese Come Osservazione (n°3) precedente</p>
14.	<p>Sig. Daniela Zorzi Come Osservazione (n°3) precedente</p>
15.	<p>Comitato Civico Intercomunale "S. Maria di Piave"</p> <p>"Si tratta di un'osservazione articolata su più punti: a) si concorda con la necessità di realizzare un progetto di potenziamento della connettività tra A4 e linea litoranea; in subordine si chiede che la Via del Mare non sia a pagamento, in subordine sia gratuita per tutti i residenti della provincia di Venezia e Treviso; c) si evidenzia la contrarietà alla realizzazione di un'autostrada sostitutiva della SR 43 in località Cà Nani, riducendo di fatto la funzione di servizio locale; d) si evidenzia la contrarietà alla tratta in nuova sede nei territori comunali di San Donà di Piave e Jesolo - considerando gli impatti sulle aziende agricole e le attività economiche; e) si evidenzia la creazione di un "collo di bottiglia" in corrispondenza della rotonda Frova, necessitando quindi di uno scavalco della rotatoria e creazione di uno svincolo lungo le direttrici est e ovest; f) si chiede che i caselli siano sviluppati con sistemi a portale e non barriera; g) sia garantito un sistema di trattamento delle acque di piattaforma capace di non alterare lo stato qualitativo delle acque irrigue; h) si comunica come le frazioni di Cà Nani, S. Maria di Piave e Caposile non siano state adeguatamente coinvolte; i) si propone un tracciato alternativo localizzato a nord rispetto quanto previsto dal progetto, che a partire dalla rotatoria Castaldia si collega alla tangenziale di Jesolo seguendo il sistema della rete idrica, con una minore interferenza con il sistema primario e le attività economiche insediate; j) in subordine si chiede siano realizzata una viabilità a</p>

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

	<p>funzione locale a doppio senso di marcia a sud della SR43 tra Cà Nani e la rotonda Frova, così come a nord della SR 43 tra località Cà Nani e le abitazioni Caprenedo, collegate da un sottopasso;</p> <p>k) si chiede che i sottopassi da realizzare su via Francescata, via Pesarona e abitazioni Caprenedo siano di caratteristiche adeguate per lo spostamento di mezzi agricoli e macchine operatrici;</p> <p>l) siano garantiti gli accessi ai fondi compresi tra l'asse e canale Mazzocco;</p> <p>m) si chiede sia realizzato un sottopasso per mantenere la funzionalità dell'aviosuperficie;</p>	<p>della fattibilità economica, mantenendo inalterati i livelli di criticità attuali della SR43.</p> <p>L'accessibilità locale è già considerata all'interno del progetto proposto, in fase di progettazione definitiva saranno studiate soluzioni specifiche;</p> <p>k) la connessione tra le aree marginali viene garantita all'interno del progetto proposto, anche assicurando il transito di mezzi agricoli e dei mezzi di soccorso;</p> <p>l) l'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni allegata ed in particolare nelle prescrizioni lettera D punto 3;</p> <p>m) non accoglibile, in quanto il permanere del campo di volo risulta essere in contrasto con le norme di sicurezza vigenti in materia.</p> <p>Vedasi Osservazione n° 3</p>
16. Sig. Dario Fecchio	<p>Come Osservazione (n°3) precedente</p> <p>atta di un'osservazione articolata su più punti, dove:</p> <p>a) sia mantenuto come asse della superstrada il tracciato della Treviso-Mare, con interventi di messa in sicurezza;</p> <p>b) sia realizzata un'opera gratuita;</p> <p>c) siano previste lungo tutto l'asse opportune aree di mitigazione, prevedendo una fascia di almeno 10 m. per lato;</p> <p>d) vengano introdotte limitazioni al traffico motociclistico;</p> <p>e) non siano previsti i raccordi su via Emilia e con la rotonda Fossetta, ritenute non utili all'asse;</p> <p>f) che venga ripristinato il tracciato della via Emilia così com'era la situazione precedente allentata a servizio della variante alla SS14"</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con:</p> <p>a) il mantenimento del tracciato sulla SR 43 verrebbe a creare situazioni critiche in corrispondenza del sistema insediativo che si sviluppa lungo la SR 43;</p> <p>b) La trasformazione dell'asse a pedaggio è funzionale alla realizzazione della stessa, costituendo un elemento di continuità con il sistema pedaggio della A4, secondo quanto stabilito anche all'interno del PRT;</p> <p>c) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19,20,21, e 24</p> <p>d) Non pertinente;</p> <p>e) Non accoglibile, l'intervento è funzionale alla gestione dei flussi di traffico che transitano sulla SS 14 si direzionano verso la litoranea, lungo la SR 43;</p> <p>f) Non pertinente;</p> <p>Vedasi Osservazione n° 3</p>
17. Sig. Albero Mariuzzo e altri	<p>Come Osservazione (n°3) precedente</p> <p>"In relazione all'azienda situata in prossimità di via Roma a Meolo, si richiede sia considerato come:</p> <p>a) la realizzazione dell'opera a pagamento venga ad eliminare l'accesso all'azienda, limitando anche la fruibilità dell'attività;</p> <p>b) sia realizzata una soluzione che garantisca l'accesso sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) siano realizzate apposite barriere fonoassorbenti in prossimità degli edifici, dimensionate in funzione dell'aumento dei flussi di traffico;</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con:</p> <p>a) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione per assicurare l'accessibilità all'azienda e la funzionalità della stessa;</p> <p>b) Il progetto proposto considera un collegamento sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare</p>
18. Sig. Ermanno Cecchinato, Sig.re Antonella e Teresa Zorzi	<p>Come Osservazione (n°3) precedente</p> <p>"In relazione all'azienda situata in prossimità di via Roma a Meolo, si richiede sia considerato come:</p> <p>a) la realizzazione dell'opera a pagamento venga ad eliminare l'accesso all'azienda, limitando anche la fruibilità dell'attività;</p> <p>b) sia realizzata una soluzione che garantisca l'accesso sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) siano realizzate apposite barriere fonoassorbenti in prossimità degli edifici, dimensionate in funzione dell'aumento dei flussi di traffico;</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con:</p> <p>a) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione per assicurare l'accessibilità all'azienda e la funzionalità della stessa;</p> <p>b) Il progetto proposto considera un collegamento sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare</p>
19. Azienda Agricola Lazzarato Raimondo	<p>Come Osservazione (n°3) precedente</p> <p>"In relazione all'azienda situata in prossimità di via Roma a Meolo, si richiede sia considerato come:</p> <p>a) la realizzazione dell'opera a pagamento venga ad eliminare l'accesso all'azienda, limitando anche la fruibilità dell'attività;</p> <p>b) sia realizzata una soluzione che garantisca l'accesso sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) siano realizzate apposite barriere fonoassorbenti in prossimità degli edifici, dimensionate in funzione dell'aumento dei flussi di traffico;</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con:</p> <p>a) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione per assicurare l'accessibilità all'azienda e la funzionalità della stessa;</p> <p>b) Il progetto proposto considera un collegamento sulla rotonda della Fossetta;</p> <p>c) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare</p>

<p>d) il traffico disincentivato dal sistema di pagamento si riverserà all'interno della viabilità locale e dei centri abitati, in particolare in relazione ai flussi turistici;</p> <p>e) si chiede che il fosso che corre lungo via Roma rimanga a funzione irrigua e sia quindi assicurata la funzionalità;</p> <p>f) gli accessi su via Roma e sul sottopasso siano utilizzabili anche dai mezzi agricoli.</p>	<p>d) nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 21, e 24 i flussi turistici, in particolare di scala territoriale, costituendo l'asse un sistema in continuità con a rete autostradale, saranno convogliati all'interno del sistema, senza avere ricadute rilevanti all'interno della viabilità secondaria;</p> <p>e) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 13;</p> <p>f) i fase di progettazione definitiva saranno individuate specifiche soluzioni utili a garantire l'accessibilità anche per i mezzi agricoli</p>
<p>"Lo scrivente, proprietario dell'Azienda Agricola situata in via Gastaldia (Musile di Piave), chiede:</p> <p>a) la demolizione del tracciato esistente, non più utilizzato a seguito della realizzazione dell'opera, con l'asportazione, e possibile riutilizzo, dei materiali di risulta, con la restituzione della superficie all'azienda;</p> <p>b) la realizzazione di un sottopasso di accesso al limite nord con larghezza utile di 10 me altezza pari a 4,50 m, utile al passaggio di mezzi agricoli, garantendo la sicurezza idraulica;</p> <p>c) non sia realizzata l'area di lagunaggio all'interno dell'azienda, con una collocazione più a valle;</p> <p>d) in subordine al punto precedente, che sia realizzata una vasca con una forma: più compatta, con possibile localizzazione in prossimità del tracciato di progetto, in modo da ridurre la creazione di reliquari improduttivi;</p> <p>e) la realizzazione del sottopasso su via Montegrappa con geometrie utili al transito dei mezzi agricoli;</p> <p>f) la ricostruzione di un sistema di drenaggio interferito dall'asse di progetto;</p> <p>g) la demolizione delle opere di attraversamento della rotonda Castaldia e la messa a dimora del bosco eliminato a seguito della realizzazione della variante alla SS 14"</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con :</p> <p>a) In considerazione della soluzione in variante C, sarà approfondita la necessità della dismissione o declassamento della viabilità esistente, e quindi del conseguente scenario;</p> <p>b) In fase di progettazione definitiva saranno definite specifiche soluzioni tenendo conto delle esigenze puntuali;</p> <p>c) in fase di progettazione definitiva, assicurando la funzionalità della vasca di espansione, potrà essere studiata la fattibilità di unanato richiesto;</p> <p>d) vedi punto c);</p> <p>e) In fase di progettazione definitiva saranno definite specifiche soluzioni tenendo conto delle esigenze puntuali;</p> <p>f) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 13;</p> <p>g) In fase di progettazione definitiva, in considerazione della scelta di attuazione del tracciato base o della soluzione in variante A, saranno definite specifiche soluzioni puntuali;</p>
<p>20. Ing. Giampaolo Sartori</p> <p>Lazarato Gianluca & Stefano S.n.c.</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con :</p> <p>a) Non accoglibile, la creazione di un accesso su via Roma comporterebbe un raddoppio del vicino accesso sulla SS14, si rileva come sia comunque garantita una connessione tra via Roma e SS 14 in prossimità della rotonda della Fossetta;</p> <p>b) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 21, e 24.</p>

		<p>d) la messa in sicurezza della viabilità che interessa il centro di Meolo, che sarà chiamata a sostenere il traffico che si riverserà all'esterno dell'opera;</p> <p>e) la realizzazione di un sovrappasso sopra la rotonda del casello di Meolo, mantenendo la continuità della SR 89;</p> <p>f) sia approfondito uno studio dei flussi di traffico in relazione del casello di Meolo, considerando le situazioni di criticità che si vengono a creare in relazione al traffico estivo nei giorni di punta, similmente alle situazioni del casello di Noventa;</p> <p>g) sia studiato programma di fuga in caso si venisse a verificare un incidente;</p> <p>h) sia prevista l'esenzione per i residenti e per chi lavora all'interno del territorio comunale di Meolo."</p>	<p>c) in fase di progettazione definitiva, assicurando la funzionalità della vasca di espansione, potrà essere studiata la fattibilità di quanto richiesto;</p> <p>d) il progetto proposto considera azioni di messa in sicurezza e adeguamento degli accessi, nonché la realizzazioni di opere utili ad assicurare una funzionalità della rete, per azioni puntuali all'interno del centro abitato queste non appaiono pertinenti;</p> <p>e) non pertinente, tuttavia il progetto non pregiudica la possibilità di realizzare l'intervento qualora apparisse necessario;</p> <p>f) in fase di definizione del monitoraggio dell'intervento saranno approfondite le tematiche relative alla mobilità e gestione delle situazioni critiche;</p> <p>g) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni;</p> <p>h) viene già prevista l'esenzione dal pedaggio per i residenti del comune di Meolo, per quanto riguarda i favoratori sarà definita in fase successiva l'opportunità</p>
22.	Sig. Giuseppe Boscain e Sig.ra Ines Zanella	Come Osservazione (n°3) precedente	Vedasi Osservazione n° 3
23.	Sig.ra Sabrina Boscain e Sig. Edo Lava	Come Osservazione (n°3) precedente	Vedasi Osservazione n° 3
24.	Sigg. Stefano e Marco Carpenedo e Sig. Adriano De Zen	Gli scriventi, in qualità di proprietari degli edifici localizzati in prossimità della rotonda di Caposile, in considerazione dei prevedibili impatti che si possono venire a generare in ragione dell'aumento dei flussi di traffico, e degli impatti diretti sui manufatti, chiedono che siano acquisiti i fabbricati di proprietà e sia riconosciuto idoneo indennizzo utile alla ricostruzione in altro luogo degli edifici di proprietà.	La politica degli indennizzi non è di competenza della Commissione CTVIA
25.	Cooperativa Meolese	"Si evidenzia come: a) il sottopasso previsto all'interno della variante A sia" previsto con geometrie non adeguate, soprattutto per il transito di mezzi pesanti; b) la realizzazione di una rotonda temporanea in corrispondenza di via Diaz comporterà una difficoltà degli accessi lungo la Treviso-Mare, in tal senso si richiede sia prevista altra soluzione; c) non appare adeguata la trasformazione della Treviso-Mare in superstrada a pagamento.	La Regione Veneto si esprime con a) Accoglibile, in fase di progettazione definitiva sarà approfondita la definizione dell'opera; b) In fase successiva potranno essere studiate soluzioni ottimali, tenendo conto che l'intervento si sviluppa in accordo con l'amministrazione locale; c) La trasformazione dell'asse a pedaggio è funzionale alla realizzazione della stessa, costituendo un elemento di continuità con il sistema pedaggio della A4, secondo quanto stabilito anche all'interno del PRT.
26.	Comitato "Si Treviso-Mare"	Si comunica la costituzione del Comitato Unitario "Si Treviso Mare" volta ad evitare la trasformazione della SR 89 in superstrada a pagamento.	Si prende atto
	c) Comitato Viabilità Monastier	Ricompresa nella Osservazione (n°43) successiva in particolare si notano le seguenti osservazioni puntuali:	Vedasi Osservazione n° 43

	<p>a) Necessità di realizzazione di un sovrappasso sulla SR89 per il collegamento diretto ai litorali senza la formazione di code e intasamenti (e conseguente inquinamento e rumore)</p> <p>b) Necessità di migliorare il collegamento verso Cavallino</p> <p>c) Opposizione alla politica del pedaggiamento per la prevedibile conseguenza della motivazione al traffico a riversarsi sulla viabilità gratuita anziché sulla nuova infrastruttura.</p> <p>d) Richiesta di maggior concertazione con le iniziative sorgenti dal territorio</p> <p>e) Richiesta di approfondimento degli studi di traffico.</p> <p>f) Maggior aderenza alle previsioni della pianificazione urbanistica vigente e sulle previsioni e accordi della Regione nell'ambito della viabilità complementare.</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 43</p>
<p>d) Sig. Contarin Domenico ed altri</p>	<p>Ricompra nella Osservazione (n°43) successiva</p> <p>In particolare si notano le seguenti conclusioni :</p> <p>g) Non sono state valutate alternative progettuali e tra queste l'opzione zero.</p> <p>h) Incompletezza dello studio del traffico</p> <p>i) Simulazioni degli impatti atmosferici e acustici insufficienti nei dati di input e negli scenari temporali e spaziali utilizzati.</p> <p>j) Esposizione frammentaria e insufficiente degli impatti in fase di cantiere</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 3</p>
<p>27. Sig. Lucia Teso</p>	<p>Come Osservazione (n°3) precedente</p> <p>ativamente alla variante A, si chiede che:</p> <p>a) sia previsto lo spostamento del bacino di lagunaggio e delle opere di mitigazione situate a nord del tracciato considerando la criticità idraulica del luogo;</p> <p>b) vengano localizzate barriere di mitigazione acustica ed ambientale in corrispondenza degli edifici;</p> <p>c) venga prevista una pista ciclopedonale che colleghi il tratto nord e sud di via Castelletto, così come previsto dal PRG vigente;</p> <p>d) sia realizzato il collegamento con la contro strada localizzata a nord del tracciato di collegamento con via Castelletto in aderenza al tracciato proposto;</p> <p>e) sia considerata la disponibilità dei proprietari a cedere gli immobili, considerando gli effetti indotti, definito congruo indennizzo."</p>	<p>La Regione Veneto si esprime con</p> <p>a) In fase di progettazione definitiva sarà approfondita la localizzazione del bacino di lagunaggio. Allo stesso modo la definizione delle opere di mitigazione sarà sviluppata in fase successiva, in considerazione dei risultati del monitoraggio ambientale. L'Osservazione trova inoltre riferimento nelle prescrizioni allegata al parere ed in particolare lettera d punti 8, 9, 10, 11, 12, e 13, 23 lettera F e G.</p> <p>b) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 21, e 24.</p> <p>c) accoglibile, la definizione di un sistema ciclopedonale che colleghi i due margini del tracciato sarà studiato in fase di progettazione definitiva,</p> <p>d) in fase di progettazione definitiva potrà essere valutata la fattibilità di quanto proposto;</p> <p>e) Per quanto attiene invece alla richiesta di indennizzo si rinvia alla fase di approvazione del Progetto Definitivo e</p>
<p>28. Sig.re Gelsomina Mondin e Meri, Mirella e Mascia Meneghel</p>	<p>28. Sig.re Gelsomina Mondin e Meri, Mirella e Mascia Meneghel</p>	<p>28. Sig.re Gelsomina Mondin e Meri, Mirella e Mascia Meneghel</p>

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

[Large handwritten signatures and notes on the right side of the page]

	<p>Si trasmette DGC n.20 del 03.03.2010, dove si richiede:</p> <p>a) sia considerata la soluzione in variante denominata "Variante B", con la prescrizione di intervenire su via Emilia adeguandone le caratteristiche geometriche e prevedendo la messa in sicurezza degli accessi nel tratto di collegamento con la zona produttiva di Musile;</p> <p>b) sia considerata la soluzione in variante denominata "Variante C", con la prescrizione di valutare la massima distanza tra asse stradale ed edificato di via Caposile e via Castaldia;</p> <p>c) sia prevista l'esenzione del pedaggio per i residenti dei comuni interessati dall'opera;</p> <p>d) sia previsto un sistema di monitoraggio dei flussi di traffico, e che i dati siano resi pubblici;</p> <p>e) sia definito l'uso del suolo relativo allo spazio oggi occupato dalla viabilità che andrà dimessa a seguito della realizzazione della "Variante C", prevedendone un uso agricolo o di compensazione o mitigazione ambientale.</p>	<p>relativa procedura espropriativa.</p> <p>La Regione Veneto si esprime in merito all'Osservazione articolata in più punti presentata dal comune di Musile di Piave, la Commissione evidenzia quanto segue.</p> <p>a) Con il parere la Commissione regionale ritiene condivisibile la "Variante B" e conseguentemente nelle successive fasi della progettazione definitiva, si dovranno verificare le soluzioni progettuali atte a ridurre i rischi egarantire un livello di accessibilità adeguato.</p> <p>b) La Commissione ritenendo migliorativa la "Variante C" indica come saranno approfondite le valutazioni relative agli impatti indotti in relazione all'edificato esistente ed eventuali azioni di mitigazione;</p> <p>c) il tema risulta essere già trattato all'interno delle scelte di progetto;</p> <p>d) l'osservazione trova riferimento nelle prescrizioni lettera E Piano di Monitoraggio Ambientale e lettera D punto 16;</p> <p>e) la realizzazione della variante C non prevede una dismissione dell'attuale viabilità, che rimarrà a funzione locale, in fase di progettazione definitiva potranno essere considerati interventi specifici di natura compensativa.</p> <p>L'Osservazione trova inoltre riferimento nella compensazioni punto 1</p>
<p>29. Comune di Musile di Piave</p>		
	<p>"Si trasmette DCG n. 1 del 03.03.2010, dove si rileva:</p> <p>a. come non si debba considerare l'opera a pagamento, considerando come questo priverebbe i cittadini di un servizio;</p> <p>b. Non viene affrontata la problematica degli impatti legata alla redistribuzione del traffico all'interno della rete secondaria non a pagamento, impatti derivanti dai flussi che non utilizzeranno più l'asse della Treviso-Mare;</p> <p>c. Non siano considerati gli impatti all'interno dei centri abitati in relazione al nuovo scenario trasportistico, in particolare all'interno dell'abitato di Monastier;</p> <p>d. La congestione che viene a crearsi a causa della modalità di acquisto dell'apparecchiatura di pagamento comporterà comunque una limitazione della funzionalità che non si avrebbe realizzando un'opera gratuita;</p> <p>e. Non sono state prese in considerazione soluzioni alternative al tracciato, in particolare in relazione ad un tracciato liberalizzato;</p> <p>f. Non si considera positiva la scelta di rendere a pagamento un'asse già esistente che all'oggi è libera, sottraendo in tal modo un servizio alla cittadinanza;</p>	<p>La Regione Veneto si esprime</p> <p>a) La trasformazione dell'asse a pedaggio è funzionale alla realizzazione della stessa, costituendo un elemento di continuità con il sistema pedaggio della A4, secondo quanto stabilito anche all'interno del PRT;</p> <p>b) L'analisi trasportistica è stata sviluppata in considerazione della rete complessiva del sistema viabilistico, valutando gli effetti sulla viabilità principale e secondaria, studio utilizzato anche per definire lo stato qualitativo dell'aria;</p> <p>c) Vedi punto b). Si rileva comunque come in fase di monitoraggio potranno essere approfondite le interferenze in relazione a specifici punti;</p> <p>d) Si tratta di situazioni puntuali ed episodiche che non vengono a pregiudicare la funzionalità complessiva dell'opera;</p> <p>e) Sono state analizzate soluzioni alternative, la realizzazione del tracciato liberalizzato non rientra all'interno delle opzioni considerabili dal momento che questo è quanto previsto dalla strumentazione pianificatoria (PRT, PTRC, ...);</p> <p>Vedi punto a), per quanto riguarda il servizio fornito alla popolazione residente si considera la gratuità per i residenti</p>
<p>30. Comune di Monastier di Treviso</p>		

<p>31. Sig.re Antonella Forcolin e Adriana Vecchiato</p>	<p>g. Qualora il tracciato sia trasformato a pagamento, si chiede l'esenzione per i residenti del comune di Monastier.</p> <p>"Si chiede che:</p> <p>a) sia garantita la gratuità per i residenti dei Comuni interessati e non sia estesa agli altri Comuni;</p> <p>b) sia approfondito lo studio del traffico che dovrà essere smaltito dalla rotonda Frova, la quale appare sottodimensionata rispetto i flussi di traffico che sarà destinata a gestire;"</p> <p>c) vengano realizzate barriere antirumore lungo tutta via Pavanello, assicurando altresì la funzionalità idraulica;</p> <p>d) venga garantito l'accesso a via Pavanello e via Baldane anche riutilizzando il sottopasso esistente, garantendo altresì il collegamento ciclopedonale;</p> <p>e) siano riconosciuti congrui indennizzi anche in relazione alle modifiche dei valori fondiari.</p>	<p>dei comuni interessati;</p> <p>g) In fase successiva verrà considerata l'applicazione dell'esenzione.</p> <p>La Regione Veneto si esprime</p> <p>a) La definizione della questione sarà oggetto di gara;</p> <p>b) l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punto 16</p> <p>c) l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 18, 19, 20</p> <p>d) Il progetto proposto assicura l'accessibilità dei fondi, in particolare via Pavanello e via Baldane risultano collegate a via Diaz, e relativo sottopasso dell'opera;</p> <p>e) Per quanto attiene alla richiesta di indennizzo si rinvia alla fase di approvazione del Progetto Definitivo e relativa procedura espropriativa.</p>
<p>32. Comune di Silea</p>	<p>"Si tratta di un'osservazione articolata su più punti:</p> <p>a. si considera come non debbano essere realizzati nuovi assi autostradali;</p> <p>b. si rileva come la pianificazione di nuove infrastrutture debba essere concertata con gli enti locali e i diversi portatori d'interesse;</p> <p>c. si chiede come la tratta della SR 89 tra Silea e Caposile sia interessata da soli interventi di messa in sicurezza;</p> <p>d. si chiede che nell'eventualità che la tratta della SR89 tra Silea e Caposile diventi superstrada non divenga a pagamento;</p> <p>e. si chiede che venga considerato come collegamento A4 litoranea un tracciato che si sviluppi dal casello di Noventa lungo il nuovo ponte sul Piave;</p> <p>f. si considera la realizzazione di un asse intermodale che colleghi la linea SFMR a Meolo con il sistema litoraneo."</p> <p>"L'osservazione è articolata in più punti; si chiede che:</p> <p>a) Non sia realizzata un'opera a pagamento;</p> <p>b) Le opere di messa in sicurezza sulla SR89 siano effettuate prima dell'apertura del casello di Meolo;"</p> <p>c) Si concorda con la soluzione denominata variante A relativamente alla viabilità complementare e la realizzazione della pista ciclabile;</p> <p>d) Sia previsto il collegamento della viabilità di progetto prevista dalla Provincia di Treviso con la rotonda del casello di</p>	<p>In merito all'osservazione formulata dal comune di Silea, la Commissione Regionale evidenzia quanto segue :</p> <p>a) La previsione di nuovi assi autostradali è sviluppata all'interno del quadro pianificatorio e programmatore regionale (PRT, PTRC, e PTCP);</p> <p>b) La definizione dell'opera di progetto, in relazione alla sua funzione e localizzazione, deriva da un quadro pianificatorio vigente (PTRC e PTCP) e da processi di concertazione a livello locale;</p> <p>c) Il quadro programmatore prevede una tipologia infrastrutturale a superstrada;</p> <p>d) Non accoglibile, pregiudicando in tal modo la fattibilità economica dell'opera;</p> <p>e) Non pertinente con il progetto in esame;</p> <p>f) Non pertinente con il progetto in esame.</p> <p>La Regione Veneto si esprime</p> <p>a) Non accoglibile, la realizzazione dell'opera a pagamento rientra all'interno del sistema infrastrutturale territoriale, assicurando anche la fattibilità economica dell'opera;</p> <p>b) in fase di progettazione definitiva e, quindi con la stesura del cronoprogramma, potrà essere valutata la fattibilità di quanto proposto</p> <p>c) Se ne prende atto;</p> <p>d) Non pertinente;</p>
<p>33. Comitato "Cittadini per Meolo"</p>	<p>"L'osservazione è articolata in più punti; si chiede che:</p> <p>a) Non sia realizzata un'opera a pagamento;</p> <p>b) Le opere di messa in sicurezza sulla SR89 siano effettuate prima dell'apertura del casello di Meolo;"</p> <p>c) Si concorda con la soluzione denominata variante A relativamente alla viabilità complementare e la realizzazione della pista ciclabile;</p> <p>d) Sia previsto il collegamento della viabilità di progetto prevista dalla Provincia di Treviso con la rotonda del casello di</p>	<p>La Regione Veneto si esprime</p> <p>a) Non accoglibile, la realizzazione dell'opera a pagamento rientra all'interno del sistema infrastrutturale territoriale, assicurando anche la fattibilità economica dell'opera;</p> <p>b) in fase di progettazione definitiva e, quindi con la stesura del cronoprogramma, potrà essere valutata la fattibilità di quanto proposto</p> <p>c) Se ne prende atto;</p> <p>d) Non pertinente;</p>

	<p>Meolo, utile al collegamento l'area di Ponte di Piave con l'A4; Sia garantita l'accessibilità a via Baldane e via Pavanello attraverso un sottopasso anche riutilizzando quello esistente; Sia mantenuto il collegamento tra via Roma e la SS14 anche all'interno della variante B;</p> <p>Siano approfondite le geometrie stradali relativamente alle strade di accesso di via Roma sulla SS14;</p> <p>Sia definita la modalità di raccordo tra via Roma e via Castelletto all'interno della variante A;</p> <p>Si considera sottostimata la rotonda del casello di Meolo. Si considera quindi la necessità di realizzare un sovrappasso del nodo, così come previsto da Autovie Venete;</p> <p>Non si riscontra all'interno delle cartografie l'area da destinare a logistica così come indicato dalla relazione;</p> <p>L'intervento non precluda la realizzazione di altre opere definite all'interno del quadro programmatico territoriale.</p> <p>Venga presa in considerazione la variante A come migliore soluzione per l'attraversamento di via Castelletto e la soluzione trasportistica su via Vallio;</p> <p>Le geometrie stradali delle opere complementari tengano conto anche del transito dei mezzi pubblici individuando anche l'accessibilità ciclopedonale e le aree di sosta funzionali al sistema di interscambio;</p> <p>Venga assicurata un'accessibilità secondaria all'area di servizio di Meolo;</p> <p>Venga sviluppato un sistema di monitoraggio esteso anche spazialmente in relazione alla qualità di aria e acqua;</p> <p>Siano considerati anche gli inquinanti non indicati nella vigente normativa italiana;</p> <p>Siano considerati anche gli inquinanti di natura organica;</p> <p>Siano sviluppati i monitoraggi del Pm10 e PM2,5 con elevata frequenza;</p> <p>Sia installata una stazione di monitoraggio permanente in Comune di Meolo;</p> <p>Siano previste azioni di mitigazione della qualità delle acque conseguenti ai dati del monitoraggio;</p> <p>Sia effettuata una campagna di monitoraggio della qualità delle acque lungo tutto il percorso;</p> <p>Siano individuate opere di mitigazione/compensazione in Comune di Meolo;</p> <p>I costi di manutenzione delle opere connesse all'intervento sono a carico del promotore;</p> <p>I flussi di traffico indotti dai cantieri non interessino la viabilità locale, laddove non sarà possibile si chiede che i costi di manutenzione stradale siano a carico del promotore;</p>	<p>e) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione utile al mantenimento dell'accessibilità dei fondi. L'Osservazione trova riscontro nella prescrizione lettera D punto 3.</p> <p>f) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione utile al mantenimento dell'accessibilità e continuità della rete locale. L'Osservazione trova riscontro nella prescrizione lettera D punto 3.</p> <p>g) In fase di progettazione definitiva sarà studiata specifica soluzione utile all'adefinizione di eventuali situazioni critiche.</p> <p>h) La controstrada proposta è funzionale ad un collegamento tra via Diaz e via Castelletto. In relazione viene erroneamente indicata via Roma, laddove si veniva a considerare via Diaz;</p> <p>i) Il dimensionamento del nodo del casello non è competenza della proposta di progetto, tuttavia la realizzazione dell'opera non pregiudica la possibilità di realizzare un sovrappasso;</p> <p>j) Non pertinente, la localizzazione dell'area logistica non è attinente al progetto;</p> <p>k) Il progetto proposto si sviluppa in coerenza con le opere previste e programmate.</p> <p>l) Se ne prende atto;</p> <p>m) In fase di progettazione definitiva potrà essere valutata la fattibilità di quanto proposto</p> <p>n) All'interno del progetto proposto l'accessibilità all'area di servizio viene assicurata con un collegamento su via Diaz;</p> <p>o) l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E;</p> <p>p) vedi lettera o);</p> <p>q) vedi lettera o);</p> <p>r) vedi lettera o);</p> <p>s) vedi lettera o);</p> <p>t) vedi lettera o);</p> <p>u) vedi lettera o);</p> <p>v) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A. l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 21, e24;</p> <p>w) la questione trova risposta all'interno del quadro economico, dove si considera come le diverse opere complementari siano a carico del proponente;</p> <p>x) l'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e</p>
--	--	---

	<p>y) Su via Vallio siano previste opere di messa in sicurezza limitando il traffico ai residenti; z) Venga considerato di allargare l'esenzione anche ai comuni limitrofi all'asse ed ai mezzi pubblici.</p>	<p>compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e nel Piano di Caratterizzazione lettera d punto 23; y) non pertinente, via Vallio non risulta interessata dall'opera in modo diretto ne indiretto; z) Sarà oggetto di gara la definizione delle esenzioni. L'Osservazione è stata esaminata dalla Commissione CTVA e se ne è condivisa parzialmente l'impostazione. Le indicazioni proposte hanno originato apposite prescrizioni che permetteranno una fase di approfondimento progettuale, mirato a migliorare gli impatti denunciati, con diminuzione della frammentazione e della creazione di aree di reliquati. Particolare attenzione è stata prescritta nei riguardi delle problematiche di inquinamento (atmosferaico e luminoso), rumore, acque superficiali e di scolo. Anche l'intersezione con la Piave Vecchia è stata assoggettata a prescrizione. Sulla politica degli indennizzi e delle valutazioni economiche la Commissione non ha invece alcuna competenza.</p>
<p>34. Geom. Antonio Rigoletto</p>	<p>L'osservazione è inviata dal Geom. Rigoletto in nome di : Sig.re Rossella e Alberta Teresa Baggio di Bassano del Grappa con le note di contestazione circa il tratto di tracciato, fuori sedime esistente, proposto con l'adozione della Variante "C" a causa della grande frammentazione della proprietà e azienda agricola delle opponenti, con le seguenti ricadute : 1. La suddivisione dei comparti di cui è proprietaria l'azienda e la separazione tra il centro aziendale dal grosso dei terreni agricoli, metterebbe a rischio tutta l'attività dell'azienda. 2. Il sistema di irrigazione attualmente presente verrebbe totalmente sconvolto con grave danno anche per le aree non interferite direttamente. 3. La movimentazione tra le varie aree richiederebbe non solo nuovi collegamenti interni, ma appesantirebbero tempi e costi di lavorazione. 4. Il sistema di drenaggio e degli scoli esistenti deve essere necessariamente adeguato. 5. La frammentazione farebbe perdere valore alla proprietà, sia per le parti agricole che per i fabbricati.</p>	<p>L'area di Cà Corner viene riaccordata all'asse della Via del Mare attraverso la viabilità che si sviluppa su via Castelletto. Si rievoca come la variante A risponda in modo più diretto alla connessione tra i margini nord e sud del tracciato, in particolare in corrispondenza della zona produttiva di Meolo. Vedasi Osservazione n° 34 Per quanto attiene all'Osservazione dal comune di Rocade, la Commissione Regionale evidenzia quanto segue : a) La trasformazione dell'asse a pedaggio è funzionale alla realizzazione della stessa, costituendo un elemento di continuità con il sistema pedaggio della A4, secondo quanto stabilito anche all'interno del P.R.T.; b) All'interno del quadro economico finanziario sono state considerate le diverse voci di spesa e le stime dei ricavi, ed in fase di definizione del progetto sono state analizzate alternative; c) Il progetto presentato nasce proprio dall'esigenza di assicurare una compatibilità tra flussi di traffico indotti dal nuovo casello e asse della SR 89;</p>
<p>35. MINIFORMS s.r.l.</p>	<p>"Si chiede sia garantita la funzionale accessibilità all'attività esistente; situata in via Cà Corner a Meolo, in relazione alla SR89, in considerazione dei mezzi pesanti che interessano l'attività. Si chiede inoltre sia considerato un tracciato alternativo per conservare l'ex fabbricato rurale."</p>	<p>Vedi osservazione precedente n° 34 (Miniforms s.r.l.) Si trasmette DGC n.25 del 03.03.2010, dove si osserva come: a. non si consideri giustificabile la trasformazione della SR89 a pedaggio, rappresentando ciò un costo sociale ed economico che andrebbe a gravare proprio sulla popolazione locale, valutando il fatto che gli utenti per evitare il pagamento del pedaggio potranno riversarsi all'interno della viabilità locale; b. non siano sufficientemente chiarite le stime dei costi e ricavi, e allo stesso modo non siano esplicitate le alternative progettuali; c. sia da prevedere la messa in sicurezza della SR 89 dal Comune di Silea al Comune di Musile di Piave, alla luce del complessivo aumento di traffico previsto e indotto dal nuovo</p>
<p>36. LISA s.r.l.</p>	<p>Città di Roncade</p>	<p>Per quanto attiene all'Osservazione dal comune di Rocade, la Commissione Regionale evidenzia quanto segue : a) La trasformazione dell'asse a pedaggio è funzionale alla realizzazione della stessa, costituendo un elemento di continuità con il sistema pedaggio della A4, secondo quanto stabilito anche all'interno del P.R.T.; b) All'interno del quadro economico finanziario sono state considerate le diverse voci di spesa e le stime dei ricavi, ed in fase di definizione del progetto sono state analizzate alternative; c) Il progetto presentato nasce proprio dall'esigenza di assicurare una compatibilità tra flussi di traffico indotti dal nuovo casello e asse della SR 89;</p>

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

	<p>casello di Meolo-Roncade; d. come sia da realizzarsi un sovrappasso sulla rotatoria di innesto tra SR 89 e nuovo casello autostradale Meolo-Roncade, considerando l'aumento dei transiti dovuti alla realizzazione del casello e alla previsione di realizzazione della tangenziale di Monastier; e. come l'approccio relativo alle mitigazioni appaia frammentato e di dimensioni non sufficienti, considerando i soli spazi di risulta; f. come l'opera non appaia adeguata alla risoluzione del traffico turistico verso la litoranea, dal momento che non considera la realizzazione di opere che si sviluppino verso est ed ovest parallelamente alla linea litoranea; g. l'illegittimità della trasformazione a pedaggio della SR 89 si rileva in ragione di quanto proposto all'interno delle osservazioni elaborate dalla amministrazioni locali (Province e Comuni) relativamente al mantenimento come tratta liberalizzata tra casello di Meolo e SS14; h. l'illegittimità della trasformazione a pedaggio della SR 89 si rileva in ragione di quanto proposto all'interno delle osservazioni elaborate dalla amministrazioni locali (Province e Comuni) relativamente alla definizione di sviluppare una modalità concertata tra le diverse amministrazioni per la determinazione di un piano economico-finanziario; i. l'illegittimità della trasformazione a pedaggio della SR 89 si rileva in ragione di quanto proposto all'interno delle osservazioni elaborate dalla amministrazioni locali (Province e Comuni) relativamente alla realizzazione della sola tratta a pedaggio tra la SS 14 e la rotatoria Frova</p>	<p>d) Non pertinente, la tratta non rientra nell'ambito di intervento, tuttavia la realizzazione dell'intervento non pregiudica il possibile intervento in futuro; e) L'Osservazione trova riferimento nelle prescrizioni e compensazioni allegate al parere ed in particolare lettere D punti 19, 20, 21 e 24 e lettera E. Inoltre, le opere di mitigazioni sono state individuate in relazione alle principali criticità rilevate, va tuttavia considerato come in fase di progettazione successiva saranno definite in modo specifico e puntuale le opere di mitigazione e compensazione, sulla base dei pareri e prescrizioni della Commissione. f) l'opera rientra all'interno del disegno definito dal P.R.T. che prevede l'utilizzo della A4 come asse di attraversamento est-ovest dal quale si sviluppa un sistema a pettine per la linea di costa, l'opera rappresenta uno di questi collegamenti; la scelta di trasformare l'asse in infrastruttura a pagamento si evidenzia con lo scopo di gerarchizzare la rete stradale del Veneto secondo il disegno sviluppato all'interno del PRT, completando lo schema del sistema delle tangenziali venete, SPV, Traspolesana e Nogara-Mare; h) si è stabilito di considerare una esenzione tariffaria in accordo con le amministrazioni locali per i residenti dei comuni interessati dall'opera; i) L'Osservazione trova riferimento nelle prescrizioni e compensazioni allegate al parere ed in particolare lettere C; si evidenzia comunque che vengono mantenute adeguate connessioni nell'ambito della viabilità territoriale locale.</p>
38.	Confederazione Generale dell'Agricoltura Italiana (Sez. Venezia)	L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni Regionali ed in particolare nelle prescrizioni lettera D punto 3 e lettera E per quanto attiene la Piano di Monitoraggio Ambientale.
39.	Regione Veneto	
	Ferrari Valter	Non accoglibile, la realizzazione di un asse posto a nord viene a compromettere la funzionalità trasportistica dell'opera, mantenendo inalterati i livelli di criticità attuali della SR 43. Per quanto riguarda la richiesta in subordine si considera come sia

<p>garantito all'interno del progetto presentato un itinerario locale tra Caposile e Jesolo</p> <p>L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni allegate ed in particolare nelle prescrizioni lett. D punto 3. Si precisa, in ogni caso, che in sede di progetto definitivo saranno indicate le soluzioni progettuali specifiche e più funzionali dove sarà valutata l'ottimizzazione di accesso dalle controstrade alla rotonda della Fossetta</p>	<p>In subordine si chiede sia comunque garantito il pieno accesso alla SR 43 del traffico locale della tratta Caposile-Jesolo, garantendo un accesso entrata-uscita in località Cà Nani.</p> <p>Si chiede sia mantenuto un livello adeguato di accessibilità e sicurezza per l'accesso alle aree situate in prossimità all'asse, e sia garantita la connettività tra le porzioni delle aziende localizzate in parte a nord e sud dell'opera anche attraverso la realizzazione di un sottopasso in corrispondenza del viadotto sulla rotonda della Fossetta, per garantire lo spostamento dei mezzi agricoli.</p> <p>Viene inviata osservazione per conto del Sig. Benedetti, dove si chiede sia realizzata una connessione tra le aree di proprietà separate dall'asse, attraverso sottopasso o cavalcavia, utilizzabile anche da terzi. Si chiede inoltre siano considerate soluzioni ed interventi atti a minimizzare l'impatto dell'opera sul territorio.</p>
<p>Vedasi Osservazione Toniato Renzo e Bruno</p>	<p>Come Osservazione (n° 15) precedente</p> <p>Come Osservazione (Ferrari Walter) precedente</p> <p>Considerando come il terreno di proprietà venga frazionato a seguito della realizzazione dell'opera, si chiede sia garantito l'accesso tra le due porzioni.</p> <p>Si chiede inoltre di poter considerare una soluzione che si sviluppi più a nord, verso il canale San Giovanni, garantendo comunque un'accessibilità tra le porzioni di territorio che si trovano a nord e sud del tracciato.</p>
<p>Vedasi Osservazione n° 15</p> <p>Vedasi Osservazione Ferrari Walter</p> <p>L'Osservazione trova riferimento nel parere Regionale e nelle prescrizioni allegate ed in particolare nelle prescrizioni lettera D punto 3. Inoltre l'individuazione di un tracciato più a nord non risulta accoglibile, dal momento che questa verrebbe a compromettere la funzionalità trasportistica dell'opera, pregiudicandone la fattibilità economica, mantenendo inalterati i livelli di criticità attuali della SR 43</p> <p>La Regione Veneto esprime che:</p> <p>a) Il progetto considera già l'esenzione del pedaggio per i residenti del comune di San Donà di Piave;</p> <p>b) Per quanto attiene alla richiesta di indennizzo si rinvia alla fase di approvazione del Progetto Definitivo e relativa procedura espropriativa;</p> <p>c) La fattibilità dell'intervento potrà essere considerata in relazione alla viabilità strettamente connessa all'opera, nelle successive fasi di progettazione;</p> <p>d) non pertinente, la tratta non rientra all'interno dell'ambito di intervento;</p> <p>e) vedi lettera b).</p>	<p>Si trasmette DGC n.49 del 08.03.2010, dove si chiede:</p> <p>a) sia garantita l'esenzione dal pedaggio per tutti i residenti del Comune di san Donà di Piave;</p> <p>b) sia definito l'esproprio e apposto indennizzo per i due edifici collocati a ridosso della rotonda di Caposile nella parte sud-est, così come indicato anche in sede di accordo di programma per il 3° lotto della variante alla SS14;</p> <p>c) sia realizzata una pista ciclabile lungo via Armellina dalla rotonda di via Passarella all'incrocio di via Chiesanuova;</p> <p>d) sia prevista la messa in sicurezza di via San Pio X, dall'incrocio con via Armellina al confine con Jesolo, e di via Francescata da via San Pio X e S.Maria di Piave;</p> <p>e) sia riconosciuto congruo indennizzo per l'attività del campo di volo di Caposile, utile alla ricollocazione di questo.</p> <p>Si comunica che le opere che si collocano all'interno delle fasce di rispetto dei canali demaniali gestiti dal consorzio dovranno essere autorizzati dal Consorzio secondo la vigente normativa. Inoltre le opere di smaltimento delle acque meteoriche dovranno essere sottoposte a studio di compatibilità idraulica.</p>
<p>Comitato civico "S. Maria di Piave"</p> <p>Samuele Menegaldo</p> <p>Dotto Severino</p> <p>Città di San Donà di Piave</p> <p>Consorzio di Bonifica Piave</p>	<p>Conferma</p> <p>Conferma</p> <p>Conferma</p> <p>Conferma</p> <p>Conferma</p>

[Handwritten signatures and notes are present throughout the page, including a large signature at the bottom right and several smaller ones in the left margin.]

<p>Città di Jesolo</p>	<p>Si tratta di un'osservazione articolata su più punti:</p> <p>a) si chiede la realizzazione più a nord dell'asse nel tratto compreso tra la rotonda Frova e via Francescata, realizzando un asse che corra lungo il canale San Giovanni, con una connessione sulla tangenziale di Jesolo, creando un nodo meno problematico rispetto quello della rotonda Frova, in relazione a quest'ultima, può essere realizzato un sovrappasso per aumentare la connessione con la direttrice litoranea;</p> <p>b) in subordine, si chiede sia prevista un complanare a doppia corsia a sud dell'asse, a servizio anche del trasporto pubblico, unitamente alla realizzazione di una pista ciclopedonale, ed una viabilità a nord verso via Pesarona;</p> <p>c) in subordine al punto a), si chiede sia garantita una corretta e funzionale distanza tra gli innesti della rotonda Frova e la realizzazione di una rotonda in corrispondenza dell'incrocio tra via Vecellio e la viabilità di accesso locale;</p> <p>d) si chiede l'allargamento di via Vecellio tra la nuova viabilità e l'incrocio con via Piave Vecchio, comprendendo il sottopasso (km 18+800);</p> <p>e) in subordine al punto a), sia previsto un sovrappasso della rotonda Frova utile per gestire i flussi in direzione nord-sud, mantenendo la rotonda a servizio delle altre direttrici;</p> <p>f) in subordine al punto a), sia realizzata una rotonda in corrispondenza della progressiva 15+700;</p> <p>g) in subordine al punto a), sia realizzata una rotonda d'accesso con la SR 43 e l'asse di progetto al km 12+500;</p> <p>h) in subordine al punto a), siano realizzati 2 sottopassi ciclopedonali in corrispondenza di località Cà Nani per garantire l'accessibilità locale;</p> <p>i) si chiede che i sottopassi siano realizzati con caratteristiche geometriche sufficienti a garantire la percorribilità dei mezzi agricoli;</p> <p>j) si chiede sia realizzato un accesso in prossimità SP 44 Musile-Caposile, in corrispondenza del km 10+500;</p> <p>k) siano realizzate opere fonoassorbenti utili a garantire una piena integrazione estetica e paesaggistica, considerando diverse tipologie, anche vegetali.</p>	<p>La Regione Veneto esprime che:</p> <p>a) Non accoglibile, dal momento che questa verrebbe a compromettere la funzionalità trasportistica dell'opera, pregiudicandone la fattibilità economica, mantenendo inalterati i livelli di criticità attuali della SR43.</p> <p>b) non accoglibile, la realizzazione di un sistema così strutturato appare un raddoppiamento dell'asse di progetto, peraltro gratuito, che potrebbe comportare ricadute negative all'interno della viabilità locale;</p> <p>c) l'osservazione trova riscontro in relazione alla prescrizione lettera C.</p> <p>d) vedi lettera c)</p> <p>e) vedi lettera c)</p> <p>f) non accoglibile, l'accesso in sola direzione Jesolo è necessario al mantenimento della SR 43 a sola funzione locale;</p> <p>g) non accoglibile, si tratterebbe di un raddoppiamento del nodo, il sistema di connessione si sviluppa in relazione alla rotonda di Caposile poco ad ovest;</p> <p>h) accoglibile, nelle successive fasi di progettazione potrà essere individuato almeno un sottopasso ciclopedonale a servizio locale;</p> <p>i) i sottopassi sono definiti con caratteristiche geometriche utili al passaggio dei mezzi agricoli;</p> <p>j) non accoglibile, si tratterebbe di un raddoppiamento del nodo, il sistema di connessione si sviluppa in relazione alla rotonda di Caposile poco ad est;</p> <p>k) L'Osservazione trova infatti riferimento nella prescrizione lettera C18, 19 e 20. Infatti nelle successive fasi di progettazione saranno definite in modo specifico e puntuale le opere di mitigazione e compensazione.</p>	<p>Gr. Consiliare Impegno Democratico</p>	<p>La Commissione Regionale evidenzia quanto segue</p> <p>a) Non accoglibile, la realizzazione di un asse posto a nord compromette la funzionalità trasportistica dell'opera, pregiudicandone la fattibilità economica, mantenendo inalterati i livelli di criticità attuali della SR43;</p> <p>b) non accoglibile, per sopportare i flussi di traffico previsti appare necessario un adeguamento fisico dell'asse.</p>
------------------------	---	---	---	---

<p>c) siano realizzati tre sovrappassi in corrispondenza della rotatoria della Fossetta, a Calvecchia rendendo più fluido il traffico in direzione nord-sud; d) rendere a pagamento il nuovo tratto Passerella - tang.le di Jesolo; e) mantenere esente da pedaggio il tratto tra casello e SS 14; f) realizzare, quale opera di compensazione, un percorso ciclopodonale lungo il perimetro della laguna e Sile, che si sviluppi anche in relazione al sistema Jesolo-Cavallino e Parco del fiume Sile</p>	<p>c) si tratta di interventi non utili alla funzionalità dell'opera; d) l'opera considerata rientra in Project Financing, la sua fattibilità dipende dalla sostenibilità del Piano Finanziario; e) vedi punto d); f) L'osservazione trova riferimento nelle prescrizioni e compensazioni allegate al presente parere, infatti è prevista la creazione di una strada-parco che si sviluppa in relazione al sistema della SR 43 in prossimità al margine lagunare.</p>
<p>Come Osservazione (n°8) precedente Come Osservazione (n°8) precedente Relativamente ai manufatti presenti in prossimità dell'intersezione su via Diaz, si rileva come: a) sia riportato in cartografia erroneamente un manufatto: non più esistente; b) risultando la porzione di proprietà situata a nord del nodo non più produttiva, sia considerato un reliquo da espropriare; c) si propone una viabilità secondaria di accesso alla controripa a sud più aderente alla proprietà con aspetti meno impattanti rispetto la soluzione proposta (si allega planimetria).</p>	<p>Vedasi Osservazione n° 8 Vedasi Osservazione n° 8 La Regione Veneto esprime che: a) Se ne prende atto; b) se ne prende atto; c) nelle successive fasi di progettazione potrà essere valutata la fattibilità dell'intervento proposto</p>
<p>40. Regione Veneto 15/04/2010 Trasmissione DGR n°1011 del 23/03/2010 Nella delibera si esprime assenso alla proposta progettuale con la pregiudiziale di accoglimento delle seguenti note: a) Realizzazione di un collegamento diretto e libero fra il Centro urbano di Meolo e la zona produttiva, attraverso il mantenimento dell'attuale sede stradale della TV-Mare; b) Realizzazione delle complanari con carreggiata minima di m. 7,00 alla nuova autostrada (A4-Jesolo), con continuità, su entrambi i lati, in modo particolare la complanare di via A. Diaz in conseguenza delle previsioni urbanistiche del PAT con una nuova area turistico ricettiva per una superficie pari a 160.000 mq.ivi locata; c) Eliminazione del semaforo nel collegamento Meolo/Losson all'intersezione sulla SR 89 e realizzazione di una rotatoria provvisoria in attesa della realizzazione del raccordo previsto con l'opera autostradale; d) Prevedere da subito il sottopasso previsto dall'Autostrada del mare su via Castelleto, in luogo della rotatoria prevista nel progetto, e realizzazione di piste ciclabili o altre opere complementari; e) Realizzazione preventiva delle opere complementari</p>	<p>Si prende atto La Commissione CTVA evidenzia quanto segue a) Tutto lo svincolo di Meolo è stato modificato nel senso del mantenimento e miglioramento dei collegamenti esistenti. Nel parere sono state previste fasi di approfondimento della progettazione proprio con l'ottica di mantenere e, ove possibile, migliorare, i collegamenti già esistenti; b) l'opera considerata rientra in Project Financing, la sua fattibilità dipende dalla sostenibilità del Piano Finanziario, la realizzazione delle complanari inoltre avrebbe la conseguenza di aumentare ancor più il consumo dei suoli; c) Per interventi progettuali di dettaglio si indica la strada dell'approfondimento progettuale in accordo con Regione Veneto. d) l'opera considerata rientra in Project Financing, la sua fattibilità dipende dalla sostenibilità del Piano Finanziario, la realizzazione di opere non in programma deve essere promossa dalle autorità cittadine; e) Vedasi risposta d f) Accoglibile g) Nel parere è espressamente citata la necessità di non creare fondi interclusi o di provvedere alla loro raggiungibilità e</p>

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

	<p>all'autostrada, compresi i sottopassi ciclopedonale e agricoli, alcuni con doppio senso di marcia;</p> <p>f) Garanzia della percorribilità della TV-Mare e di fruibilità dei collegamenti nel Corso della realizzazione dell'opera autostradale;</p> <p>g) Garanzia di mantenimento e nuova previsione, dove necessario, di accessi agricoli, e mantenimento dei collegamenti interni alle singole proprietà;</p> <p>h) Messa in sicurezza di via Vallio, fino all'incrocio con Riviera XVIII giugno mediante adeguamento della carreggiata stradale, la sistemazione del ponte sul fiume Meolo e dell'incrocio tra via Vallio, via Ca' Corner e via Sostegno Basso;</p> <p>i) Finanziamento contestuale alla nuova opera autostradale della nuova rotatoria interna alla zona produttiva di Meolo su via delle Industrie 2 (già prevista dal Prot. 2003);</p> <p>j) Prevedere incentivi e sostegni per la ricollocazione delle abitazioni e attività prossime alla nuova viabilità o intercluse;</p> <p>k) Realizzazione collegamento ciclopedonale tra l'abitato di Meolo e la Zona Industriale; il ripristino, solo ciclopedonale, del vecchio percorso della via Ca' Corner, abbandonato dalla realizzazione dell'A4, sottopassando l'autostrada e la SR 89, su sedime tutt'ora di proprietà comunale;</p> <p>l) Realizzazione di una complanare prospiciente il nuovo casello autostradale per il collegamento mediante sottopasso della zona industriale a sud della S.R. 89 con quella a nord della stessa (via per Monastier);</p> <p>m) Realizzazione di un sottopasso su via Roma e complanare libera di collegamento con l'attuale rotatoria della S.S.14.</p>	<p>fruibilità.</p> <p>h) Vedasi risposta d</p> <p>i) Vedasi risposta d</p> <p>j) La politica degli indennizzi e degli espropri non è di competenza di questa Commissione CTVIA</p> <p>k) Nel parere sono state evidenziate le somme da destinare ad opere di compensazione da concordare con le autorità territoriali (Comuni, Provincie, ecc...)</p> <p>l) Vedasi risposta d</p> <p>m) Per interventi progettuali di dettaglio si indica la strada dell'approfondimento progettuale in accordo con Regione Veneto</p>
42. Città di Roncade	<p>La Città di Roncade ha trasmesso per conoscenza, in data 28/07/2010, la richiesta di annullamento in autotutela della Delibera Regionale n. 1011 del 23/03/2010, di presa atto del parere di valutazione di impatto ambientale espresso dalla Commissione VIA della Regione Veneto in data 17/03/2010, relativamente al progetto in oggetto.</p>	<p>Si prende atto</p>
43. Comitato "Si Treviso-Mare"	<p>"Si tratta di un'osservazione costituita da una raccolta di più contributi sviluppati da diversi soggetti riuniti nel comitato, dove:</p> <p>a) si esprime l'opposizione alla trasformazione di una strada pubblica a superstrada a pagamento;</p> <p>b) si ravvisa il pericolo di appesantimento della viabilità secondaria a causa dei mezzi che scorraggiati dal pedaggio utilizzeranno la rete locale;"</p> <p>c) si evidenzia la riduzione di accessibilità locale all'asse a causa dell'eliminazione di intersezioni locali;</p>	<p>La Regione Veneto esprime che :</p> <p>a) La trasformazione a strada a pagamento rientra all'interno del Piano Regionale dei Trasporti;</p> <p>b) lo schema è stato valutato in fase di definizione del progetto considerando anche la rete viabilistica locale;</p> <p>c) considerando il livello di servizio dell'asse, gli accessi sono stati studiati in modo da sviluppare un sistema di scala territoriale di raccordo con gli assi principali;</p> <p>d) l'accessibilità con l'area produttiva di Meolo è garantita</p>

<p>d) "si considera come le aree produttive di Meolo verrebbero isolate dalla viabilità principale."</p>	<p>e) considerando la nuova rotonda del casello e il sottopasso previsto su via Monastier, in fase preliminare sono stati coinvolti i diversi soggetti ed enti locali, analogamente saranno coinvolti i soggetti territoriali, anche in relazione ai pareri e prescrizioni della Commissione;</p>
<p>e) si chiede che la definizione degli interventi infrastrutturali sia sviluppata in concertazione con i "diversi enti, considerando anche gli studi in fase di realizzazione;"</p>	<p>f) l'opera è compatibile con la strumentazione pianificatoria, e trova la sua funzione in ragione del nuovo sistema infrastrutturale definito su base del potenziamento della A4 e del nuovo casello di Meolo;</p>
<p>f) si chiede che il tracciato sia definito in rapporto agli strumenti di pianificazione locali e territoriali, e coerentemente con quanto definito in sede di Conferenza di Servizi del nuovo casello e III° corsia;</p>	<p>g) L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni allegata ed in particolare nel prescritto Piano di Monitoraggio Ambientale in fase ante corso e post opera - prescrizione lettera E;</p>
<p>g) si chiede che siano realizzate opere di mitigazione e abbattimento dell'inquinamento atmosferico, che già oggi definisce una situazione particolarmente critica;</p>	<p>h) l'entrata a servizio del nuovo casello avverrà solo a seguito della realizzazione della Via del Mare;</p>
<p>h) si chiede siano realizzate opere per la messa in "sicurezza della SR 89 già prima dell'apertura del nuovo casello di Meolo;"</p>	<p>i) L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni allegata ed in particolare nel prescritto Piano di Cantierizzazione - prescrizione lettera D punto 23;</p>
<p>i) si chiede che in fase di cantierizzazione non sia interessata la viabilità locale, limitando i disagi per la popolazione residente;</p>	<p>j) il progetto nella sua definizione anche degli accessi e opere di messa in sicurezza è stato sviluppato in considerazione di uno studio dei flussi di traffico;</p>
<p>l) si evidenzia come dovrà essere sviluppato uno studio del traffico che valuti lo stato della viabilità e le necessarie opere di messa in sicurezza;</p>	<p>k) non accoglibile, la rotonda di accesso al casello appare dimensionata in modo compatibile con i flussi previsti in relazione all'area produttiva, allo stesso modo si considera la positivamente il mantenimento della continuità di via Castelleto;</p>
<p>k) si rileva come l'innesto con la rotonda di accesso al "nuovo casello non debba limitare l'accessibilità delle aree produttive di Meolo, in tal senso si considera la possibilità di creare una circonvallazione della zona produttiva o un sottopasso che si ricollegli al km 1+400;</p>	<p>l) accoglibile, si tratta di un percorso considerato anche all'interno della variabile A;</p>
<p>l) si chiede venga realizzata una pista ciclopedonale tra abitato di Meolo e zona produttiva, lungo il vecchio tracciato di via Ca Corner;</p>	<p>m) Castelleto propone un raddoppiamento dell'accesso all'interno di un arco ristretto, il raccordo con il collegamento con Monastier non risulta recepito dalla vigente strumentazione pianificatoria con competenza territoriale;</p>
<p>m) si chiede sia prevista una connessione con via Castelleto per garantire il collegamento con l'abitato, in tal senso si considera la variante A, con la necessità di portare il collegamento con Monastier in corrispondenza della rotonda del casello;</p>	<p>n) accoglibile, in fase di progettazione successiva sarà valutata la fattibilità della richiesta;</p>
<p>n) per quanto riguarda l'intersezione con via Diaz, si garantisca, attraverso sovrappasso o sottopasso, la continuità del collegamento anche ciclopedonale, nel caso fosse realizzata una rotonda siano limitate le interferenze con l'abitato, e al contempo non sia pregiudicata la possibilità di realizzare un attraversamento in sottopasso - sovrappasso;</p>	<p>o) l'accessibilità viene garantita attraverso la realizzazione di controtrade raccordate su via Diaz, in fase di definizione del progetto definitivo saranno valutate le specifiche soluzioni;</p>
<p>o) si chiede si assicuri l'accessibilità tra le controtrade a servizio di via Baldane e via Pavanello e la viabilità locale attraverso la realizzazione di sottopassi;</p>	<p>p) è stato considerato il collegamento con la rotonda Fossetta, in fase di definizione del progetto definitivo saranno valutate le specifiche soluzioni;</p>
<p>p) sia mantenuta la connessione con via Roma in relazione</p>	<p>q) non pertinente, si tratta di interventi non compresi</p>

[Handwritten signatures and notes are present throughout the page, including a large signature at the bottom right and various initials and scribbles in the margins.]

	<p>alla movimentazione di mezzi pesanti che l'attività di trattamento inerti qui insediata comporta;</p> <p>q) "si chiede sia prolungata la prevista pista ciclopedonale su via Vallio fino all'intersezione con via Riviera, sia inoltre impedito il transito di mezzi pesanti in fase di cantiere per la realizzazione della III° corsia su via Vallio;"</p> <p>r) si chiede sia garantita la connettività territoriale sviluppata su base della viabilità secondaria;</p> <p>s) si considera la necessità di completare un sistema "territoriale a servizio delle relazioni con il sistema litoraneo, considerando come la maggior parte dei flussi veicolari si concentreranno nel nodo di Caposile;</p> <p>t) "si evidenzia come non appare chiara la definizione dei flussi di traffico e la capacità di attrazione dal momento che i dati del traffico provinciale della sezione di S.Maria di Piave non sono disponibili per i mesi estivi;</p> <p>u) si rievoca come lo svincolo sulla SS 14 potrà costituire un nuovo punto di congestione del sistema infrastrutturale;</p> <p>v) si chiede se all'interno del quadro finanziario si sia tenuto conto della porzione di utenti transitanti all'interno del sistema che sono soggetti a gratuità;</p> <p>w) relativamente alla variante A, si chiede siano previsti interventi di ripristino, demolizione del ponte dimesso e sviluppo delle aree di lagunaggio come ricostruzione del paesaggio delle zone umide;</p> <p>x) relativamente alla variante B, considerando l'interferenza con un nodo ecologico si considera la necessità di sviluppare azioni di valorizzazione attraverso la creazione di un sistema di siepi e filari;</p> <p>y) relativamente alla variante C, si chiede sia valutato l'impatto, soprattutto paesaggistico della compresenza dei due attraversamenti sulla Piave Vecchia, anche in relazione alla componente del rischio idraulico;</p> <p>z) si considera il riutilizzo dell'esistente ponte sulla Piave Vecchia quale collegamento ciclopedonale;</p> <p>aa) si considera la necessità di realizzare le aree di lagunaggio in prossimità con l'habitat lagunare anche come spazio di importanza paesaggistica;</p> <p>bb) relativamente alla variante D, si riporta come non siano considerati i riferimenti relativi ai conti visivi dalla terra verso la laguna;</p> <p>cc) si rievoca come non siano considerati interventi di ripristino paesaggistico con funzione di ricostruzione dei corridoi ecologici;</p>	<p>all'interno dell'ambito considerato, ne strettamente funzionali all'opera;</p> <p>r) la connettività territoriale che si sviluppa in relazione delle viabilità secondaria viene mantenuta sviluppando soluzioni specifiche che saranno approfondite in fase di progettazione definitiva;</p> <p>s) il sistema territoriale che si viene a costruire in all'interno del PRT, attraverso la creazione della rete autostradale Passante-A4 e direttrici litoranee è volto ad alleggerire i nodi locali;</p> <p>t) L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle prescrizioni allegata ed in particolare nel prescritto Piano di Monitoraggio Ambientale in fase ante corso e post opera - prescrizione lettera E e D punto 16;</p> <p>u) il progetto separa i flussi in corrispondenza del nodo, mantenendo distinte le direttrici est-ovest da quelle nord-sud;</p> <p>v) il quadro economico-finanziario tiene conto delle diverse utenze e gestione delle entrate;</p> <p>w) in fase di progettazione definitiva saranno sviluppati progetti specifici relativamente alla dismissione delle opere esistenti e alla realizzazione di opere idrauliche e di mitigazione compensazione;</p> <p>x) in fase di progettazione definitiva saranno sviluppati progetti specifici relativamente alla realizzazione di opere di mitigazione e compensazione. L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 19-20-24;</p> <p>y) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 8, 9, 10, 11, 12, 13, e 14;</p> <p>z) l'osservazione trova riferimento all'interno delle compensazioni punto 1;</p> <p>aa) il progetto proposto considera l'opportunità di interventi compensativi attraverso la costruzione di un strada parco, in fase di progettazione definitiva saranno definite in modo specifico le opere da realizzarsi;</p> <p>bb) in fase di progettazione definitiva, qualora sia considerata la variante D, saranno approfondite le tematiche paesaggistiche, anche in considerazione delle azioni compensative;</p> <p>cc) le azioni di mitigazione e compensazione paesaggistica si sviluppano anche in considerazione delle valenze ecologiche, in fase di progettazione definitiva saranno approfondite le opere di natura paesaggistica e ambientale, anche in considerazione delle azioni compensative</p>
--	--	--

	<p>dd) si chiede sia garantita la continuità della rete idrica, anche quale elemento paesaggistico, interferita dalla realizzazione dell'opera;</p> <p>ee) si riporta l'assenza della valutazione dei Piani del Rumore dei comuni interessati dall'opera;</p> <p>ff) appare inadeguata la valutazione dei livelli di inquinamento acustico stimati su flussi rilevati nel 2008 e relativi ai periodi settembre-ottobre, considerando più idonea una campagna nei mesi estivi;</p> <p>gg) si rileva come in prossimità di Meolo la definizione del clima acustico debba tener conto della velocità di progetto, pari a 110 km/h;</p> <p>hh) si rileva come nella mappa acustica previsionale manchi la valutazione degli effetti cumulativi dell'opera e del nuovo casello;</p> <p>ii) si rileva come in corrispondenza della variante di Meolo si riscontrino valori superiori ai limiti di legge;</p> <p>jj) relativamente alla variante C, si riscontrano all'interno del modello previsionale un superamento dei valori di soglia del rumore;</p> <p>kk) si rileva come non sia considerato il clima acustico in corrispondenza della rotonda Frova;</p> <p>ll) si rileva come in prossimità di Caposile le opere di mitigazione acustica non saranno in grado di ridurre a pieno il disturbo acustico;</p> <p>mm) manca la valutazione, relativa al rumore di fondo a cui sono esposti i ricettori;</p> <p>nn) appare inadeguata la realizzazione di terrapieni quali elementi di riduzione acustica, dal momento che verrebbero a creare impedimenti in relazione alla connettività ecologica;</p> <p>oo) si evidenzia la necessità di accompagnare la realizzazione di barriere antirumore a valutazioni di compatibilità paesaggistica;</p> <p>pp) si rileva la mancanza di una valutazione degli effetti cumulativi della qualità dell'aria, relativamente al nodo della rotonda Frova;</p> <p>qq) si rileva come il modello per la simulazione della qualità dell'aria non tenga conto delle variazioni di velocità in considerazione dei nodi di accesso;</p> <p>rr) si rileva come non viene chiarito il modo di rilevamento dei mezzi in entrata in funzione del sistema di pagamento;</p> <p>ss) si rileva come il modello di valutazione della qualità dell'aria sia riferito a campionamenti realizzati a distanza troppo elevata dall'asse stradale (San Donà di Piave);</p>	<p>dd) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione lettera D punto 13;</p> <p>ee) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione lettera D punto 18, 19 e 20 e nel Piano di Monitoraggio Ambientale lett. ra E;</p> <p>ff) Vedi lettera ee);</p> <p>gg) Vedi lettera ee);</p> <p>hh) Vedi lettera ee);</p> <p>ii) Vedi lettera ee);</p> <p>jj) Vedi lettera ee);</p> <p>kk) Vedi lettera ee);</p> <p>ll) Vedi lettera ee);</p> <p>mm) Vedi lettera ee);</p> <p>nn) Vedi lettera ee);</p> <p>oo) Vedi lettera ee);</p> <p>pp) l'area ricade all'esterno dell'area di studio;</p> <p>qq) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E;</p> <p>rr) all'interno del progetto presentato si propone un sistema di rilevamento dei mezzi attraverso portali d'accesso di misurazione automatica;</p> <p>ss) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E;</p> <p>tt) le componenti analizzate sono quelle considerate dalla vigente normativa in materia, e che hanno relazione diretta con gli inquinanti prodotti dal traffico veicolare, in tal senso si è stimato il livello di PM 2,5, mentre non è stato nello specifico simulato lo stato del SO2 non rientrando all'interno dei parametri di soglia. In fase di monitoraggio saranno individuate in modo specifico le azioni e parametri da monitorare.</p> <p>uu) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E;</p> <p>vv) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegata al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e nel Piano di Cantierizzazione lettera D punto 23</p> <p>ww) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni,</p>
--	--	--

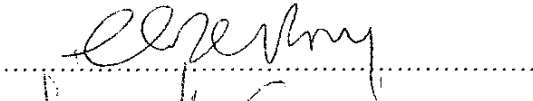
<p>tt) si riporta come non sia stato considerato il PM 2.5 e SO2; uu) si riporta come mancano rilevamenti puntuali della qualità dell'aria in prossimità del tracciato, in particolare in corrispondenza delle aree più critiche; vv) all'interno della fase di cantierizzazione non sono stati considerati gli inquinamenti dovuti alla movimentazione di mezzi, né gli effetti cumulativi con i cantieri relativi alle altre opere (III° corsia e casello); ww) relativamente alla trattazione delle acque di prima pioggia non viene indicato se la captazione di queste avverrà solo in prossimità delle aree di lagunaggio o lungo tutto l'asse; xx) si chiede di chiarire se la manutenzione delle opere di trattazione delle acque di prima pioggia saranno a carico del proponente o del consorzio di bonifica; yy) il progetto non tutela gli ambiti di interesse naturale definiti dalla provincia di Venezia; zz) si rileva come all'interno del progetto non siano previste azioni di miglioramento della connettività della rete ecorelazionale;</p>	<p>lett. D 8, 9, 10, 11, 12, 13, e 14; Vedi lettera ww); l'analisi paesaggistica si sviluppa in considerazione delle diverse componenti, considerando tutti gli elementi territoriali, non solo di carattere naturalistico; L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 18, 20 21, e 24; aaa) all'interno del progetto proposto sono state stimate le possibili aree di approvvigionamento definite dalla strumentazione programatoria di settore; bbb) all'interno del progetto presentato è stata studiata la compatibilità con il PRAC, definendo anche l'utilizzo di materia prima in relazione a questo; ccc) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e nel Piano di Cantierizzazione lettera D punto 23. ddd) il progetto recepisce il quadro programatorio e gli indirizzi di scala regionale, provinciale e comunale, considerando anche la situazione derivante dalla mancata realizzazione dell'opera; eee) l'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare nella prescrizione, lettera B; fff) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 8, 9, 10, 11, 12, 13, e 14; ggg) non pertinente; hhh) L'Osservazione trova infatti riscontro nelle prescrizioni, lettera D 8, 9, 10, 11, 12, 13, e 14 iii) Vedi lettera hhh); L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E; kkk) all'interno del quadro economico rientrano tutte le opere attinenti al tracciato stesso, quanto gli interventi direttamente connessi all'adeguamento della viabilità necessaria per assicurare piena accessibilità locale; la gratuità del transito si applicherà ai residenti dei comuni direttamente interessati dall'opera; mmm) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 12, e 24; nnn) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e</p>
---	---

<p> ambientale; III) si chiede se all'interno del quadro economico sia già stata compresa la voce relativa all'adeguamento della viabilità d'accesso all'opera; mmm) si chiede che sia garantito un servizio gratuito per i cittadini che sono costretti ad utilizzare l'opera; nnn) si chiede sia considerato complessivamente un sistema di tutela e valorizzazione naturalistica ed ambientale; ooo) si chiede siano studiati in modo approfondito le opere sia di mitigazione acustica che relative alla qualità dell'aria e trattamento delle acque; ppp) si chiede che le opere di scavalco, quanto l'asse, non abbiano sviluppo in altezza troppo elevato rispetto il piano campagna; qq) si riporta come non siano indicate le capacità massime dell'asse, il livello di servizio, la velocità di deflusso e i tempi di percorrenza; rrr) si rileva come l'analisi del traffico non sia sviluppata in considerazione delle diverse componenti (leggere e pesanti); sss) all'interno delle definizioni della matrice O/D non sono specificati dati relativi ai mesi non estivi, tralasciando in tal modo la valutazione del traffico ordinario e locale; ttt) si rileva come all'interno delle stime dei valori di traffico dello scenario di progetto non siano stati affrontati i valori delle ore di picco ma solo delle 24 ore; uuu) si rileva come manca una definizione puntuale delle aree di cantiere con la definizione delle attività previste, e quindi dei relativi impatti; vv) relativamente ai materiali di risulta non utilizzati per la costruzione dell'opera, non viene chiarito come avverrà lo smaltimento; www) all'interno della valutazione acustica non è stato studiato uno scenario futuro del clima acustico in assenza dell'opera; xxx) si rileva come non è stato definito il clima "acustico in relazione all'ora di punta; yyy) si rileva come non vi sia un riferimento diretto relativamente al numero di mezzi stimati al 2015, considerati quali generatori del livello di inquinamento definito dal SIA; zzz) non si rileva un'analisi dei ricettori sensibili (scuole, ospedali,...) all'interno della fascia di 500 m dall'asse di progetto; aaaa) si rileva una carenza relativa all'analisi del clima acustico </p>	<p> compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 12, e 24 ooo) lo sviluppo altimetrico viene considerato in modo da ridurre l'altezza del tracciato, lo sviluppo in altezza è determinato da necessità planometriche; ppp) il progetto proposto definisce le caratteristiche fisiche e funzionali dell'opera anche in termini di livello di servizio (B) e di velocità di progetto, i tempi di percorrenza e flussi di traffico sono approfonditi all'interno dello studio del traffico; qq) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punto 16; rrr) Vedi lettera qq); sss) i dati riportati esprimono a livello complessivo l'andamento dei flussi nella 24 ore fornendo un quadro di definizione complessivo, utile anche alla stima del quadro economico-finanziario; ttt) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e nel Piano di Cantierizzazione lettera D punto 23 e punti 22, 24 e lettera H; uuu) Vedi lettera tt); vv) Vedi lettera qq); www) Vedi lettera qq); xxx) Vedi lettera qq); yyy) Vedi lettera qq); zzz) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punto 18; aaaa) Vedi lettera yyy); bbbb) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegare al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e lettera D punti 19, 20, 21, e 24 non accoglibile, si tratta di un'opera che va ad adeguare una viabilità esistente; cddd) lo SIA prende in considerazione la prossimità a SIC e ZPS, in tal senso è stata redatta apposita VinCA che è stata valutata favorevolmente dai competenti uffici regionali; </p>
---	--

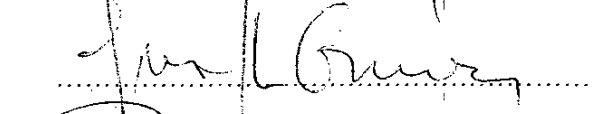
[Handwritten signatures and notes in the bottom section of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

	<p>oltre i 250m.;</p> <p>bbbb) si sconsiglia l'utilizzo di barriere fonoassorbenti trasparanti, considerando i rischi sull'avifauna;</p> <p>cccc) si rileva come i parametri di legge debbano essere considerati relativi agli assi di nuova costruzione, considerando come di fatto il progetto preveda la modifica della categoria stradale;"</p> <p>dddd) si evidenzia l'impatto che l'opera può venire a generare il relazione si SIC e ZPS più prossimi;</p> <p>eeee) risulta limitato l'aspetto delle interferenze con la rete ecologica in fase di cantiere;</p> <p>ffff) si evidenzia come debba essere valutato l'impatto anche economico delle sottrazioni e frammentazione dei fondi agricoli;</p> <p>gggg) si rileva la mancanza di una valutazione dell'inquinamento luminoso;</p> <p>hhhh) non si evidenzia la relazione tra tracciato di progetto, in particolare in nuova sede, ed elementi individuati dal PTCP di Venezia quali segni ordinatori del territorio e da valorizzare.</p>	<p>eeee) L'osservazione trova riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E e nel Piano di Cantierizzazione lettera D punto 23;</p> <p>ffff) Per quanto attiene alla richiesta di indennizzo si rinvia alla fase di approvazione del Progetto Definitivo e relativa procedura espropriativa.</p> <p>gggg) L'Osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare nella lettera L</p> <p>hhhh) Oltre a quanto già riportato all'interno del S.I.A., L'osservazione trova, inoltre, riscontro nella prescrizione e compensazioni allegate al presente parere ed in particolare nel prescritto e nel Piano di Monitoraggio Ambientale - lettera E.</p>
--	---	---

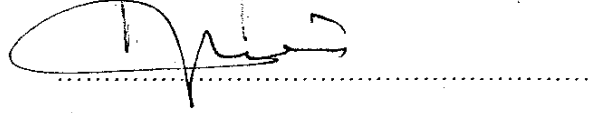
Presidente Claudio De Rose



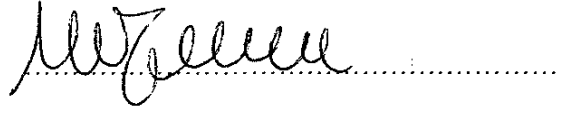
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



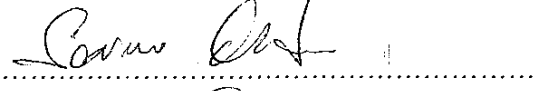
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



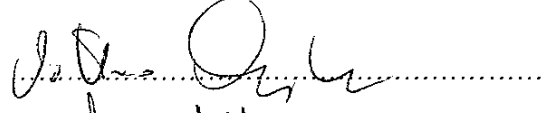
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

ASSENTE

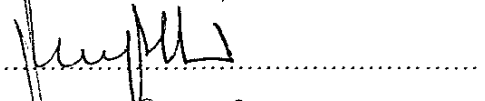
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



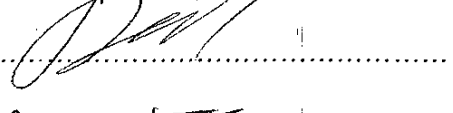
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello



Dott. Gualtiero Bellomo



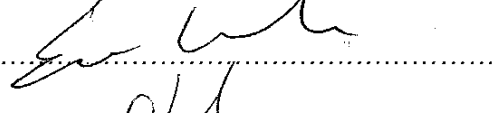
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

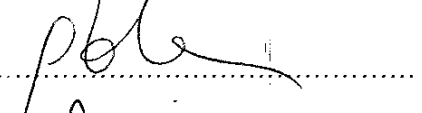
Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali



Dott. Gaetano Bordone



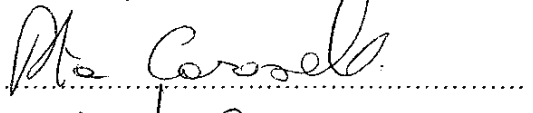
Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

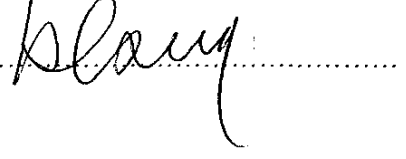
Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



Ing. Antonio Castelgrande




Arch. Laura Cobello

L. Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

S. Corezzi

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

B. Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

C. Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

G. Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

A. Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

D. Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

A. Lazzari

Arch. Sergio Lembo

S. Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

S. Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

B. Mainardi

Prof. Mario Manassero

M. Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

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

Ing. Giuseppe Fasiol
(Rappresentante Regione Veneto)

ASSOCIATI
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

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

La presente copia fotostatica composta
di N° 42 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 01-02-2011

14/03/1982
MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

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

La Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ha verificato il progetto di
.....
e ha emesso il proprio parere
il giorno

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