



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.
VIA VITTORIO LOCCHI N. 19 - 34143 - TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545
commissario@autovie.it - commissario@pec.commissarioterzacosria.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
ASSE AUTOSTRADALE

AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**II LOTTO: TRATTO SAN DONA' DI PIAVE - SVINCOLO DI ALVISOPOLI
Sub-lotto 3: Asse autostradale
NUOVO SVINCOLO E CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO DEFINITIVO**

PARTE GENERALE

Relazione generale

TEMATICA

A

N. ALLEGATO e SUB.ALL.

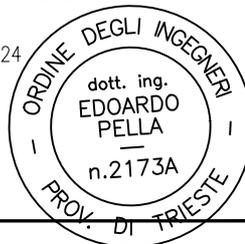
01.00.0.0

REV.	DATA	DESCRIZIONE DELLA REVISIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
4					
3					
2					
1	31.05.2022	Prima emissione	MR	MR	EP

COORDINAMENTO E PROGETTAZIONE GENERALE:

S.p.A. AUTOVIE VENETE :

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:
dott. ing. Matteo RIVIERANI
dott. ing. Edoardo PELLA



PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34143 TRIESTE - Via V. Locchi, 19 - tel. 040/3189111
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
Friulia S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli-Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A23 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO
A34 VILLESSE - GORIZIA
A57 TANGENZIALE DI MESTRE

DIREZIONE TECNICA:

IL DIRETTORE
dott. ing. Paolo PERCO

IL CAPO COMMESSA:

Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24
del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. da:
dott. ing. Edoardo PELLA



COMMISSARIO DELEGATO
PER L'EMERGENZA

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
dott. ing. Paolo PERCO

NOME FILE:
2011A010000.pdf

DATA PROGETTO:
31.05.2022

21A09K

CODICE MASTRO

20

ANNO

11

N.PROGETTO

1

REVISIONE

Sommario

1	Premessa	2
2	Inquadramento territoriale	6
3	Livelli di progettazione	6
3.1	Progetto preliminare della terza corsia	6
3.1.1	Le prescrizioni e le raccomandazioni del CIPE inerenti lo svincolo di San Stino di Livenza	7
3.2	Il progetto preliminare del nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza	8
3.3	Progetto definitivo del II lotto della terza corsia	9
4	La concessione autostradale e il piano finanziario	10
4.1	Riferimenti concessori	10
4.2	Previsioni nei piani finanziari approvati	11
5	Descrizione dell'intervento	11
5.1	Lo svincolo	11
5.2	Piazzale di stazione	12
5.3	Parcheggio scambiatore	13
5.4	Collegamento San Stino di Livenza - Loncon	13
5.5	Rotatoria sulla tangenziale "G. Pancino"	13
5.6	Opere edili	14
5.7	Opere idrauliche	18
5.7.1	Opere di compatibilità idraulica e di depurazione delle acque	18
5.7.2	Sistemazione della rete idrografica minore e del Canale di gronda Fosson-Loncon	22
5.7.3	Mitigazione del rischio idraulico e rinaturalizzazione della sinistra idrografica del canale Melon 23	
6	Cantierizzazione	24
6.1	Aree di cantiere e viabilità di accesso	24
6.2	Cronoprogramma dei lavori	24
7	Quadro economico	25

Allegati

1 Premessa

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (in seguito CIPE), con Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 51/2002 S.O., ha approvato il *“Primo programma delle opere strategiche”* di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443 (cd. *“Legge obiettivo”*).

Nel suddetto Piano, fra le *“Infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese”*, alla voce *“Sistemi stradali e autostradali”*, è compreso il *“Completamento del corridoio stradale n. 5”*, del quale costituisce parte integrante l’ampliamento dell’asse autostradale denominato *“A4”*, tramite la realizzazione della terza corsia.

Il Corridoio n. 5, arteria a rete multimodale, è uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali che sviluppa una lunghezza di circa 3.000 chilometri, parte integrante dei progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994), in grado di connettere adeguatamente Lisbona a Kiev, assegnando all'Italia un ruolo strategico rispetto al processo di integrazione verso quei Paesi che dal 1° maggio 2004 sono entrati a far parte dell'Unione Europea.

Il Memorandum of Understanding del Corridoio n. 5 è stato sottoscritto a Trieste il 16 dicembre 1996 da parte dei Ministri dei Trasporti di Ungheria, Italia, Slovacchia, Slovenia e l'Ucraina.

Lo sviluppo del Corridoio n. 5 prevede il potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti, la realizzazione di nuove infrastrutture e l'eliminazione di punti di strozzatura con specifici progetti.

Il Corridoio n. 5 riveste un'importanza vitale per tutti i Paesi che vengono direttamente attraversati da esso – inclusa l'Italia - ma anche per quei territori limitrofi, che beneficeranno del miglioramento delle vie di transito, soprattutto nel collegamento con i corridoi nord - sud.

In data 28 febbraio 2003, la Società Autovie Venete S.p.A. (Concessionaria delle Autostrade A4 Venezia - Trieste, A23 Palmanova - Udine Sud e A28 Portogruaro – Pordenone – Conegliano), ai sensi del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, attuativo della *“Legge obiettivo”*, ha predisposto il Progetto preliminare della terza corsia relativa a tutta la parte di A4 di propria competenza (Venezia – Trieste), sottoponendolo all’iter approvativo previsto dal sopra menzionato decreto legislativo, in ragione della sempre più evidente inadeguatezza dell’autostrada A4 nel tratto tra Venezia e Trieste a seguito dell’esplosione dei traffici con l’est Europa seguita alla caduta del muro di Berlino.

In particolare, la suddetta concessionaria presentava per l’approvazione al CIPE il progetto preliminare dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (termine del cd. *“Passante di Mestre”* allora anch’esso in fase di progettazione preliminare) a Villesse, il quale comprendeva anche il rifacimento in sede dello svincolo e del casello di San Stino di Livenza, nonché il progetto di adeguamento a sezione autostradale dell’allora raccordo Villesse – Gorizia (confine di Stato).

Dopo aver esperito l’istruttoria prevista dalla legge, comprensiva della valutazione di impatto ambientale dell’opera, il **CIPE con Delibera n. 13/2005 del 18 marzo 2005** (G.U. 6 settembre 2005, n. 207) approvava, ai sensi e per gli effetti dell’allora vigente art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 (poi sostituito dall’art. 165 del D. Lgs. 163/2006), anche ai fini dell’attestazione della compatibilità ambientale dell’opera, il **progetto preliminare dell’ampliamento con la terza corsia dell’autostrada A4** formulando alcune prescrizioni.

Alla Delibera di approvazione, di cui sopra, erano allegate una serie di prescrizioni, da recepire nel Progetto Definitivo (Parte Prima del documento allegato alla Deliberazione CIPE n. 13/2005) e alcune raccomandazioni (Parte Seconda del medesimo allegato).

Tra le prescrizioni formulate nella delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare ve ne erano alcune che riguardavano anche il casello di San Stino di Livenza, di cui il progetto preliminare presentato al CIPE prevedeva il rifacimento in sede. Questo casello, ed il relativo svincolo, costruito negli anni ’60, è posto al km

439+013 dell'autostrada A4 tra Venezia e Trieste, immediatamente ad est dei ponti autostradali sul fiume Livenza e sul canale Malgher. Il casello si innesta sulla rotatoria tra via Fosson e via Piancavallo, all'interno del centro abitato di San Stino di Livenza, in posizione divenuta inadeguata a seguito da un lato del continuo aumento del traffico gravitante sul casello, dall'altro della progressiva espansione del centro abitato.

In particolare, una **prescrizione** richiedeva esplicitamente di verificare la necessità di **spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza verso est**, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso ed uscita dell'autostrada dal centro abitato, presentando l'eventuale variante progettuale. A tale prescrizione, se ne aggiungevano altre, la cui ottemperanza richiedeva, di fatto, lo spostamento del casello, ovvero:

- rivedere l'ampliamento dello svincolo di San Stino di Livenza per preservare un edificio rurale d'epoca di particolare pregio ambientale e paesaggistico;
- spostare le spalle dei ponti fuori dagli argini e prevedere sezioni idrauliche in grado di smaltire le portate massime previste dai Piani di Bacino (prescrizioni che, unite agli aggiornamenti alle Norme Tecniche per le Costruzioni nel frattempo intervenuti, comportano un innalzamento significativo della quota autostradale e che, pertanto, applicate ai ponti sul fiume Livenza e sul canale Malgher, posti immediatamente ad ovest dello svincolo attuale, rendono impossibile il mantenimento dello svincolo nella stessa posizione in ragione della modesta distanza presente tra l'autostrada ed il casello stesso, insufficiente a recuperare il dislivello venutosi a creare);
- prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio anche per mezzi pubblici con un congruo numero di posti macchina;
- verificare la dimensione dei piazzali di accumulo dei caselli, sia in entrata che in uscita, per evitare che in presenza di picchi di traffico la coda possa risalire fino all'autostrada e/o intasare la viabilità esterna;
- approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale.

Sulla base di tali prescrizioni veniva avviata la progettazione definitiva di una prima parte dell'opera. Nel frattempo, i Presidenti della Regione Veneto e Friuli-Venezia Giulia richiedevano al Presidente del Consiglio di Ministri, in data 22 giugno 2007, con nota a firma congiunta, la dichiarazione dello stato d'emergenza, ai sensi della legge 24 febbraio 1992, n. 225, per la realizzazione dell'ampliamento della suddetta tratta autostradale, in ragione del blocco quotidiano del traffico, dei danni enormi per l'economia e dell'elevatissima incidentalità.

Nella medesima richiesta si sottolineava che lo stato d'emergenza accompagnato da possibilità derogatorie alla normativa vigente, limitate al procedimento di approvazione dei progetti, avrebbe potuto consentire una consistente riduzione dei tempi di realizzazione dell'opera.

Tale istanza veniva reiterata dalle Regioni in data 16 giugno 2008, anche alla luce del fatto che l'autostrada in questione costituiva ormai il principale asse di attraversamento verso i Paesi del Centro e dell'Est Europa, con un aumento annuale del traffico di circa il 10%.

Preso atto della situazione di congestione dell'autostrada A4 nel tratto Venezia – Trieste, per accelerare l'esecuzione delle opere, con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 luglio 2008, veniva dichiarato, ai sensi dell'art. 5 della Legge 24 febbraio 1992, n. 225, lo **stato di emergenza per l'autostrada A4 nella tratta Quarto d'Altino – Trieste**, tuttora vigente.

Con successiva O.P.C.M. n. 3702 del 5 settembre 2008 e ss.mm.ii., il Presidente del Consiglio dei Ministri nominava il Presidente della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia quale Commissario Delegato per l'emergenza.

Il Commissario delegato per l'emergenza procedeva quindi alla redazione sia del progetto definitivo dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4 dell'intera opera, nel rispetto delle prescrizioni formulate nel CIPE sul progetto preliminare, sia del progetto preliminare del nuovo svincolo di San Stino di Livenza, posto circa 1,9 km ad est dello svincolo attuale e con innesto sulla nuova tangenziale est "G. Pancino" di San Stino di Livenza nel frattempo realizzata, anch'esso nel rispetto delle prescrizioni formulate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4.

Appena ultimato il **progetto preliminare dello svincolo di San Stino di Livenza spostato più ad est**, il Commissario Delegato con nota prot. Comm. U/4262 del 13 novembre 2009 avviava, ai sensi dell'art. 165 del D. Lgs. 163/2006, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la procedura volta alla sua approvazione da parte del CIPE in quanto parte integrante del progetto di ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4. Contestualmente, con nota prot. Comm. U/4263 del 13 novembre 2009 avviava, ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. 163/2006, presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed il Turismo, le Soprintendenze territorialmente competenti e la Regione Veneto la procedura di valutazione di impatto ambientale per il medesimo progetto.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del D. Lgs. 163/2006 in data 25 ottobre 2010 trasmetteva al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il parere sul progetto, positivo con prescrizioni, della Commissione Speciale VIA n. 519 del 16 settembre 2010 (prot. CTVA-2010-0003311).

Anche le competenti Soprintendenze per i beni archeologici e per i beni architettonici e paesaggistici, rispettivamente con note prot. 5495 del 21 aprile 2010 e prot. 15098 del 28 giugno 2010 esprimevano il proprio parere endoprocedimentale positivo sul progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza.

Infine, la Regione Veneto con nota del 10 febbraio 2011 trasmetteva al CIPE la Deliberazione della Giunta Regionale n. 100 del 1° febbraio 2011 (BUR 22 febbraio 2011, n. 16) con la quale faceva proprio il parere favorevole con prescrizioni sul progetto formulato dalla Commissione Regionale VIA n. 312 del 21 settembre 2010.

Nel frattempo, il Commissario delegato completava il **progetto definitivo dell'ampliamento con la terza corsia dell'intera autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse (suddiviso in 4 lotti), incluso il tratto San Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli (lotto II)**, all'interno del quale ricade lo svincolo di San Stino di Livenza, che veniva infine approvato con **Decreto n. 236 del 9 aprile 2013** (B.U.R. 8 maggio 2013, n. 19). Questo progetto comprende la demolizione dell'attuale casello e svincolo di San Stino di Livenza, per ottemperare alle prescrizioni rese dal CIPE nell'ambito della deliberazione di approvazione del progetto preliminare, ma **non comprende il nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza**. Per quest'ultimo progetto, infatti, si attendeva la conclusione della procedura di approvazione avviata in data 13 novembre 2009 ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, in ottemperanza alla specifica prescrizione del CIPE, che nel frattempo aveva acquisito i pareri necessari, tutti positivi con prescrizioni, sopra ricordati.

Purtroppo, **l'approvazione da parte del CIPE del nuovo casello di San Stino di Livenza non è mai intervenuta**, nonostante le richieste di informazioni in merito allo stato della procedura avanzate dalla Stazione appaltante a partire dalla nota prot. U/2805 del 24 maggio 2011 e sino all'ultima nota prot. U/5548 dell'8 luglio 2020. Anche l'ultimo tentativo di recuperare la procedura non ha avuto esito positivo nonostante la collaborazione dei funzionari che sono stati interessati.

Nel frattempo, la costruzione degli altri lotti dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4 ricadenti in regione Veneto è regolarmente proseguita e si è conclusa (lotti I e III) o è in corso di conclusione (sub-lotto 1 del lotto II). Per completare l'opera, rimane quindi ancora da redigere solamente il progetto esecutivo del tratto mancante (sub-lotti 2 e 3 del lotto II), in cui ricadono geograficamente sia l'attuale casello di San Stino di Livenza, sia quello nuovo spostato più ad est.

Purtroppo, il procedimento ad oggi non può proseguire in quanto **non è possibile avviare la realizzazione delle opere previste nel progetto definitivo di ampliamento dell'autostrada già approvato, pienamente conforme alle prescrizioni di carattere ambientale formulate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare, in quanto la sua realizzazione richiederebbe la chiusura dell'attuale casello di San Stino di Livenza, per consentire la quale è però preliminarmente necessario realizzare il nuovo casello di San Stino di Livenza**, di cui è previsto lo spostamento più ad est nel pieno rispetto della specifica prescrizione formulata sempre dal CIPE in sede di approvazione dello stesso progetto preliminare. Tuttavia, come sopra riportato, per il progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza, nonostante i pareri endoprocedimentali positivi già resi all'epoca (Commissione Speciale VIA, Regione Veneto, Soprintendenze competenti), non è mai stata completata la procedura approvativa.

Pertanto, atteso che come sopra riportato non appare più possibile riavviare la pratica originaria avviata nel 2009 per l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del nuovo casello di San Stino di Livenza spostato più ad est di quello attuale, considerato che nel frattempo sono intervenute nuove normative di riferimento ed è stato sviluppato a guadagno di tempo il suo **progetto definitivo**, nel rispetto del precedente progetto preliminare su cui si erano già espressi positivamente i soggetti competenti, per sbloccare finalmente la situazione e poter così avviare le procedure per la realizzazione dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia nel tratto ancora mancante in Regione Veneto, ormai non più ulteriormente procrastinabile, **si ritiene di acquisire la compatibilità ambientale del nuovo casello avviando una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale** nell'ambito di un provvedimento unico ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del quale **acquisire anche l'autorizzazione paesaggistica**, e di procedere quindi all'approvazione del progetto definitivo da parte del Commissario delegato ai sensi dell'art. 3, comma 2, della O.P.C.M. n. 3702 del 5 settembre 2008 e ss.mm.ii..

In conclusione, la breve ricostruzione sopra riportata consente di chiarire che:

- il progetto dello spostamento verso est del casello di San Stino di Livenza deriva dall'ottemperanza ad alcune precise prescrizioni di carattere ambientale e paesaggistico formulate nell'ambito della procedura di verifica della compatibilità ambientale del progetto di ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia, confermate dal CIPE nella Delibera n. 13/2005 del 18 marzo 2005 di approvazione dello stesso progetto preliminare;
- il progetto definitivo di ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia nel frattempo già approvato (2013), rispondente alle prescrizioni formulate dal CIPE con Delibera n. 13/2005 del 18 marzo 2005, prevede la demolizione dell'esistente svincolo e casello di San Stino di Livenza ma non la sua ricostruzione, per la quale era stata avviata nel 2009, nel rispetto della prescrizione formulata dal CIPE, una procedura volta all'approvazione da parte dello stesso CIPE del progetto preliminare del nuovo svincolo di San Stino di Livenza spostato più ad est rispetto a quello attuale, inspiegabilmente mai conclusasi nonostante tutti i pareri endoprocedimentali resi dai soggetti coinvolti siano stati positivi;
- il progetto del nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza spostato più ad est, oggetto della presente relazione, non contempla l'opzione zero (mancato spostamento), in quanto lo spostamento deriva, come detto, da precise prescrizioni formulate dal CIPE;
- la mancata approvazione del progetto del nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza rende di fatto impossibile la demolizione del casello esistente e, conseguentemente, la realizzazione dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia lungo un tratto di circa 4 km, comprendente i ponti sul fiume Livenza e sul canale Malgher con i relativi rilevati di accosto nonché l'attuale svincolo di San Stino di Livenza ed il tratto di autostrada in cui dovrebbe essere posizionato il nuovo svincolo; tutto ciò, nonostante il progetto preliminare di ampliamento con la terza corsia di tale tratto di circa

4 km sia già stato approvato dal CIPE con Delibera n. 13/2005 del 18 marzo 2005 (proprio con la prescrizione di spostare più ad est lo svincolo di San Stino di Livenza) ed il successivo progetto definitivo, rispondente a tutte le prescrizioni formulate dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare, sia stato quindi approvato nel 2013.

2 Inquadramento territoriale

Nell'ambito dei lavori per l'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia è prevista la realizzazione del nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. L'opera si innesta sull'autostrada A4 nel tratto già interessato dal progetto definitivo del II lotto della terza corsia (San Donà di Piave, progr. km 425+976 – Svincolo di Alvisopoli, progr. km 451+021), approvato dal Commissario Delegato per la A4 con Decreto del Soggetto Attuatore n. 236 del 9 aprile 2013, che è già predisposto per poter accogliere il nuovo svincolo. Nello specifico, il nuovo cavalcavia di svincolo (opera 2.004bis) si colloca alla progr. km 440+949,49 dell'autostrada A4, pertanto l'intervento ricade all'interno del Sub-lotto 3 (progr. km 437+376 - progr. km 451+021) del II lotto di terza corsia.

Dal punto di vista amministrativo, l'area di intervento si trova all'interno dei territori dei comuni di San Stino di Livenza e di Annone Veneto, in provincia di Venezia.

Il nuovo svincolo si colloca circa 2 km più a ovest rispetto allo svincolo esistente di San Stino di Livenza (progr. km km 439+013), la cui demolizione è stata prevista con il progetto definitivo del II lotto di terza corsia approvato dal Commissario Delegato. Dopo il piazzale di stazione, la viabilità in uscita dall'autostrada si raccorda con la viabilità ordinaria, innestandosi sulla recentemente costruita tangenziale G. Pancino di San Stino di Livenza (S.R. n. 18), all'esterno del centro abitato.

Come sarà dettagliato in seguito, la realizzazione del nuovo svincolo in una diversa posizione discende direttamente dalle prescrizioni impartite dal CIPE nella propria Delibera n. 13/2005 del 18 marzo 2005 (G.U. 6 settembre 2005, n. 207), con la quale è stato approvato, ai sensi e per gli effetti dell'allora vigente art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 (poi sostituito dall'art. 165 del D. Lgs. 163/2006), anche ai fini della compatibilità ambientale dell'opera, il progetto preliminare dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4.

3 Livelli di progettazione

3.1 Progetto preliminare della terza corsia

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (C.I.P.E.), con Delibera n. 121 d.d. 21.12.2001, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 51/2002 S.O., ha approvato il *"Primo programma delle opere strategiche"* di cui alla legge n. 443/2001, cosiddetta *"legge obiettivo"*. In esso, fra le *"Infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese"*, alla voce *"Sistemi stradali e autostradali"*, è compreso il *"Complemento del corridoio stradale n° 5"*, del quale fa parte integrante l'ampliamento dell'asse autostradale A4 tramite la realizzazione della terza corsia.

A tal fine la Società Autovie Venete S.p.A., Concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud, A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, A57 tangenziale di Mestre (con competenza fino al Terraglio) e della A34 Villesse-Gorizia, ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002, attuativo della legge n. 443/2001 (legge obiettivo), ha predisposto in data 28/02/2003 il Progetto preliminare della terza corsia di tutta la parte di A4 di propria competenza, sottoponendolo all'iter approvativo previsto dal sopra menzionato decreto legislativo.

Il C.I.P.E. con Deliberazione n. 13 del 18/03/2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 207 del 06/09/2005 - ha approvato il Progetto preliminare

predisposto dalla Concessionaria relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO).

L'approvazione è stata accompagnata da una serie di prescrizioni da recepire nel Progetto definitivo o da attuare in fase di cantiere (Parte Prima del documento allegato alla Deliberazione C.I.P.E. n. 13/2005) e da alcune raccomandazioni (Parte Seconda del medesimo allegato).

Tra le prescrizioni formulate nella delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare ve ne erano alcune che riguardavano anche il casello di San Stino di Livenza, di cui il progetto preliminare presentato al CIPE prevedeva il rifacimento in sede. Questo casello, ed il relativo svincolo, costruito negli anni '60, è posto al km 439+013 dell'autostrada A4 tra Venezia e Trieste, immediatamente ad est dei ponti autostradali sul fiume Livenza e sul canale Malgher. Il casello si innesta sulla rotatoria tra via Fosson e via Piancavallo, all'interno del centro abitato di San Stino di Livenza, in posizione divenuta inadeguata a seguito da un lato del continuo aumento del traffico gravitante sul casello, dall'altro della progressiva espansione del centro abitato.

3.1.1 Le prescrizioni e le raccomandazioni del CIPE inerenti lo svincolo di San Stino di Livenza

Come già scritto, il CIPE, all'interno della Deliberazione n. 13 del 18/03/2005 – registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della repubblica Italiana n. 207 del 06/09/2005 – di approvazione del progetto preliminare di ampliamento della A4 con la terza corsia, ha formulato alcune prescrizioni e raccomandazioni inerenti, direttamente e indirettamente, lo svincolo di San Stino di Livenza.

Prescrizioni

“Nel progetto definitivo occorre

[...]

Approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale [VII capoverso delle prescrizioni].

Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un congruo numero di posti macchina [VIII capoverso delle prescrizioni].

[...]

Dovrà essere mantenuto il collegamento stradale locale esistente tra Annone Veneto e la frazione di Loncon in Comune di S. Stino di Livenza, interessato dalle opere di allargamento autostradali [XLIV capoverso delle prescrizioni].

Verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord-est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso ed uscita dell'autostrada dal centro ed eventualmente presentare variante progettuale [XLV capoverso delle prescrizioni].

[...]

Verificare per tutti i corsi d'acqua interferiti che le sezioni idrauliche siano in grado di smaltire le portate massime previste dai Piani di Bacino [XXVII capoverso delle prescrizioni].

[...]

Tutti i ponti dovranno essere progettati arretrandone le spalle, per garantire il mantenimento delle sponde [XLVII capoverso delle prescrizioni].

[...]

Rivedere il previsto ampliamento dello Svincolo di S. Stino di Livenza in quanto lo stesso interferisce con un edificio rurale d'epoca di particolare pregio ambientale e paesaggistico, che meriterebbe di essere riconsiderato ai fini di una sua auspicabile conservazione [LIV capoverso delle prescrizioni].”

Raccomandazioni

“Dovranno essere valutate le geometrie di tutti i manufatti autostradali in relazione alle esigenze della viabilità regionale, provinciale e comunale [XII capoverso delle raccomandazioni];

[...]

Che venga verificata, ai fini trasportistici la capacità dei piazzali di accesso alle stazioni ed alle barriere [XV capoverso delle raccomandazioni].”

L'insieme di tali prescrizioni e raccomandazioni impongono, di fatto, lo spostamento del casello di San Stino di Livenza. Oltre alla prescrizione di cui al XLV capoverso, che richiede esplicitamente di verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza verso est al fine di sgravare dal traffico il centro abitato, ce ne sono altre che possono essere rispettate solo realizzando un nuovo svincolo in una nuova posizione:

- la posizione dell'edificio di pregio di cui al LIV capoverso delle prescrizioni, che si trova chiuso tra il cappio dello svincolo esistente e l'attuale cavalcavia di via Piancavallo, rende molto difficile l'esecuzione degli eventuali lavori necessari per un adeguamento in sede dello svincolo esistente, non più a norma, senza interferire con l'edificio; inoltre, nell'ottica della sua auspicata valorizzazione, l'accessibilità e la visibilità all'edificio rimarrebbero fortemente limitate, come succede oggi;
- le prescrizioni, di cui ai XXVII e XLVII capoverso, di spostare le spalle dei ponti fuori dagli argini e di limitare le pile all'interno degli alvei, per garantire lo smaltimento le portate massime previste dai Piani di Bacino, comporta un innalzamento significativo della quota autostradale; considerata la posizione dei ponti sul fiume Livenza e sul canale Malgher, posti immediatamente ad ovest dello svincolo attuale, tale innalzamento rende impossibile il mantenimento dello svincolo nella stessa posizione, in ragione della modesta distanza presente tra l'autostrada ed il casello stesso, insufficiente a recuperare il dislivello venutosi a creare, con particolare riguardo alle delicate fasi di cantierizzazione delle opere;
- la richiesta, di cui al VIII capoverso delle prescrizioni, di prevedere aree di parcheggio di notevoli dimensioni in corrispondenza dei caselli comporterebbe un notevole impatto sul territorio circostante, considerato che l'attuale casello si trova in un contesto urbanizzato;
- la posizione dell'attuale casello, stretto tra l'autostrada, la nuova Tangenziale di San Stino di Livenza “G. Pancino” e la rotonda su via Piancavallo, non consente di aumentare le dimensioni del piazzale di stazione, come invece sarebbe necessario per rispettare la raccomandazione (XV capoverso) di verificare la dimensione dei piazzali di accumulo dei caselli, sia in entrata che in uscita, per evitare che in presenza di picchi di traffico la coda possa risalire fino all'autostrada o intasare la viabilità esterna.

3.2 Il progetto preliminare del nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza

In ottemperanza alle prescrizioni CIPE sopra riportate esperite le necessarie valutazioni sulla localizzazione del nuovo svincolo di San Stino di Livenza e sui relativi aspetti viabilistici e trasportistici, il Commissario delegato ha avviato, ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., l'iter approvativo del Progetto Preliminare dello svincolo e del casello di San Stino di Livenza nella nuova configurazione (in comune di Annone Veneto) non già ricompresa nelle opere di cui alla delibera CIPE n. 13/2005, dandone adeguata

pubblicità sui principali quotidiani nazionali e locali e depositando i documenti progettuali per le eventuali osservazioni del pubblico interessato presso la Regione Veneto e l'allora Provincia di Venezia (ora Città Metropolitana di Venezia).

Si riportano di seguito i riferimenti degli atti ufficiali con cui è stato avviato l'iter volto all'approvazione del progetto preliminare:

- richiesta del Commissario Delegato della A4 di attivazione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle procedure approvative ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 di cui al prot. Comm. U/4262 del 13 novembre 2009;
- richiesta del Commissario Delegato della A4 di attivazione delle procedure approvative ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006 di cui al prot. Comm. U/4263 del 13 novembre 2009 (indirizzata a MATTM, MiBACT, Soprintendenze competenti, Regione Veneto, Provincia di Venezia);
- perfezionamento della documentazione, da parte del RUP del Commissario Delegato della A4, di cui al prot. Comm. U/747 del 3 febbraio 2010, inviato al MATTM e, per conoscenza, a MIT, MiBACT e Regione Veneto;
- trasmissione di integrazioni da parte del RUP del Commissario Delegato della A4 con lettera prot. Comm. U/5246 del 28 luglio 2010 inviata al MATTM.

A seguito dell'avvio delle procedure di cui sopra, Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del D. Lgs. 163/2006, trasmetteva in data 25 ottobre 2010 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il parere sul progetto, positivo con prescrizioni, della Commissione Tecnica VIA n. 519 del 16 settembre 2010 (prot. CTVA-2010-0003311).

Anche le competenti Soprintendenze per i beni archeologici e per i beni architettonici e paesaggistici, rispettivamente con note prot. 5495 del 21 aprile 2010 e prot. 15098 del 28 giugno 2010 esprimevano il proprio parere endoprocedimentale positivo sul progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza.

Infine, la Regione Veneto con nota del 10 febbraio 2011 trasmetteva al CIPE la Deliberazione della Giunta Regionale n. 100 del 1° febbraio 2011 (BUR 22 febbraio 2011, n. 16), con la quale faceva proprio il parere favorevole con prescrizioni sul progetto formulato dalla Commissione Regionale VIA n. 312 del 21 settembre 2010.

Purtroppo, **l'approvazione da parte del CIPE del nuovo casello di San Stino di Livenza non è mai intervenuta**, nonostante le richieste di informazioni in merito allo stato della procedura, avanzate dalla Stazione appaltante a partire dalla nota prot. U/2805 del 24 maggio 2011 e sino all'ultima nota prot. U/5548 dell'8 luglio 2020.

3.3 Progetto definitivo del II lotto della terza corsia

Nel frattempo, nel mese di agosto 2008, in seguito a gara a procedura aperta, Autovie Venete ha affidato l'incarico professionale per la redazione del Progetto Definitivo per Appalto integrato del II lotto dell'ampliamento con la Terza corsia dell'autostrada A4. Il II lotto corrisponde al tratto San Donà di Piave (progr. km 425+976, ex prog. km 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. km 451+021, ex prog. km 63+000).

In seguito all'entrata in vigore dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3702 d.d. 05.09.2008, il *"Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'area interessata dalla realizzazione della terza corsia del tratto della Autostrada A4 tra Quarto d'Altino e Villesse nonché dell'adeguamento a sezione autostradale del raccordo Villesse – Gorizia"*, avvalendosi del supporto tecnico, operativo e logistico della Concessionaria Autovie Venete S.p.A., nonché di un'apposita struttura operativa e di un Comitato tecnico-scientifico, si è sostituito al C.I.P.E. per tutte le fasi approvative dei lotti in

cui è stato suddiviso il tratto autostradale compreso fra Quarto d'Altino e Villesse, e del collegamento autostradale Villesse – Gorizia.

In attesa del completamento dell'iter procedurale relativo al Progetto Preliminare del nuovo casello di San Stino di Livenza da parte dei Ministeri competenti (Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni Culturali e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), il Progetto Definitivo del II lotto all'interno del quale geograficamente è localizzato lo svincolo di San Stino di Livenza, è stato approvato con Decreto del Soggetto Attuatore n. 236 del 9 aprile 2013 (Prot. Commissario Atti/207 del 9 aprile 2013). Ai sensi del comma 2 dell'art. 3 della OPCM l'approvazione del progetto definitivo sostituisce ad ogni effetto, visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di competenza di organi statali, regionali, provinciali e comunali, costituisce ove occorra, variante agli strumenti urbanistici e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori.

In accordo con i contenuti del sopra citato Progetto Preliminare, **il Progetto Definitivo del II Lotto approvato dal Commissario Delegato per la A4 ha previsto la dismissione dell'attuale svincolo di San Stino di Livenza** e la realizzazione del nuovo svincolo nella nuova posizione, specificando che la realizzazione dello stesso sarebbe stata affidata con un appalto separato.

4 La concessione autostradale e il piano finanziario

4.1 Riferimenti concessori

La costruzione e l'esercizio dell'autostrada Venezia – Trieste con diramazioni Palmanova – Udine e Portogruaro – Pordenone sono stati concessi alla S.p.A. Autovie Venete con Convenzione dd. 19.10.1959 (Rep. ANAS n. 3814), modificata con Convenzioni Aggiuntive dd. 09.05.1964 (Rep. ANAS n. 6307) e dd. 18.12.1969 (Rep. ANAS n. 10446).

In data 24.03.1973 è stata sottoscritta la Convenzione Novativa (Rep. ANAS n. 12877), approvata e resa esecutiva con D.I. 27.06.1973 n. 1586, registrato alla Corte dei Conti il 23.10.1973, con la quale la concessione è stata estesa al prolungamento della A28 da Pordenone a Conegliano. La Convenzione Novativa è stata successivamente integrata con Atto Aggiuntivo dd. 02.07.1986 (Rep. ANAS n. 18662), approvato e reso esecutivo con D.I. 18.12.1986 n. 2130/1 e con successivo Atto Aggiuntivo dd. 05.12.1988 (Rep. ANAS n. 19566) approvato e reso esecutivo con D.I. 08.06.1989 n. 55.

In data 07.12.1999 la S.p.A. Autovie Venete ha firmato con l'Ente concedente ANAS una nuova Convenzione Novativa, sostitutiva della Convenzione Novativa Rep. ANAS n. 12877 dd. 24.03.1973 e successivi atti aggiuntivi, che è stata approvata ai sensi dell'art. 7 della Legge 23.04.1971 n. 287, con D.I. 21.12.1999 n. 607/Segr. DICOTER, registrato alla Corte dei Conti in data 11.04.2000.

In data 07.11.2007, ai sensi dell'art. 2 commi 82 e segg. del Decreto Legge 3.10.2006 n. 262, convertito dalla Legge 24.11.2006 n. 286 e s.m.i., è stato sottoscritto tra la Società Concessionaria S.p.A. Autovie Venete e l'Ente concedente ANAS lo Schema di Convenzione Unica, successivamente approvato con Legge 101/2008, di conversione del Decreto Legge 08.04.2008 n. 59, pubblicata sulla G.U.R.I. in data 07.06.2008. Lo Schema di Convenzione Unica è efficace a far data dal giorno 08.06.2008.

In data 18.11.2009 tra la Società Concessionaria S.p.A. Autovie Venete e l'Ente concedente ANAS è stato sottoscritto l'Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica, già sottoscritto in data 07.11.2007 e reso esecutivo con Atto di recepimento dd. 22.12.2010.

In data 04.11.2011 tra l'Ente concedente ANAS e la Società Concessionaria S.p.A. Autovie Venete è stato sottoscritto l'Atto Integrativo alla Convenzione approvato con D.I. n. 418 dd. 07.12.2011 registrato alla Corte dei Conti in data 23.02.2012.

In data 31.03.2017 è scaduta la Convenzione di Concessione, tuttavia con nota dd. 06.02.2017 prot. 0002035 del Ministero delle Infrastrutture, è stato imposto alla Società Concessionaria di proseguire nella gestione della Concessione medesima, secondo i termini e le modalità previste dalla Convenzione vigente in modo da garantire l'espletamento del servizio autostradale senza soluzione di continuità. Previsioni nei piani finanziari approvati.

Con Decreto interministeriale n. 100 del 09.03.2020, registrato alla Corte dei Conti in data 16.05.2020 al registro n. 1, foglio 2364, è stato approvato il II Atto Aggiuntivo alla Convenzione Unica vigente tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Autovie Venete S.p.A. (periodo regolatorio 2014/2017), sottoscritto fra le medesime parti in data 19.07.2018 (M_INF.SVCA.REGISTRO UFFICIALE.I.0015835.19-07-2018).

4.2 Previsioni nei piani finanziari approvati

Il progetto del nuovo casello di San Stino deriva da una prescrizione fatta dal CIPE in sede di approvazione del progetto preliminare dell'ampliamento con la terza corsia dell'autostrada A4 e come tale è previsto nel vigente piano degli investimenti della S.p.A. Autovie Venete, di cui al piano economico finanziario allegato al II Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione di data 19.07.2018 e s.m.i..

5 Descrizione dell'intervento

Nei capitoli seguenti si fornirà una descrizione generale dell'intervento, illustrandone gli aspetti di maggior rilievo. Per ogni necessario approfondimento si rimanda agli elaborati di progetto delle singole tematiche.

5.1 Lo svincolo

In ottemperanza alle prescrizioni CIPE sopra richiamate, il nuovo svincolo di San Stino di Livenza è spostato di circa 2 km in direzione Trieste rispetto all'esistente ed è collegato con apposita rotonda alla nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza, la quale consente un accesso diretto alle principali direttrici provinciali e regionali.

Il nuovo svincolo ha una configurazione geometrica analoga a quella precedente, con il casello posizionato a sud dell'autostrada e il "cappio" a nord.

Con lo svincolo è prevista la realizzazione di un nuovo cavalcavia (opera 2.004bis) a tre campate, di cui quella centrale di 50 m e quelle di riva di 26,5 m; va precisato che le campate dell'opera di attraversamento, al pari di tutti gli altri cavalcavia previsti nell'ambito della progettazione della terza corsia della A4, presentano le caratteristiche geometriche idonee anche per futuri ed ulteriori ampliamenti della sede autostradale. Anche l'aspetto del nuovo cavalcavia sarà analogo a quello delle più recenti opere costruite nell'ambito dei lavori di ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia.

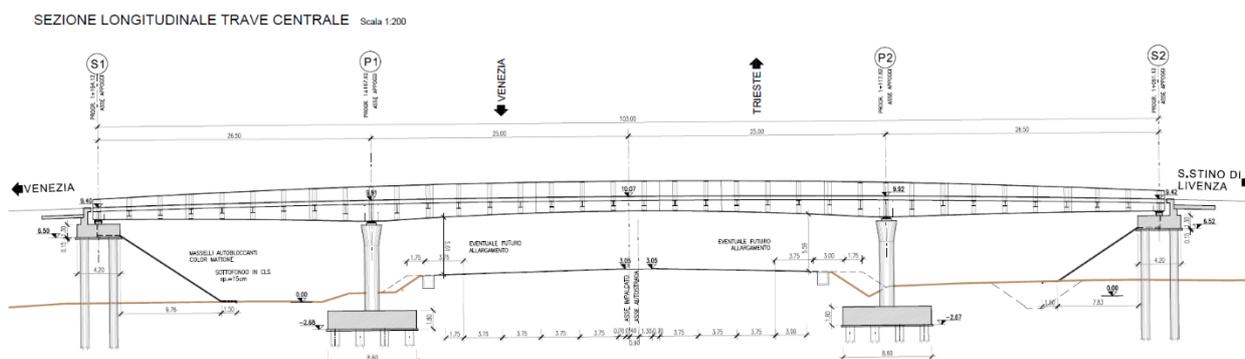


Figura 5.1 - Prospetto longitudinale del nuovo cavalcavia (opera 2.004bis)

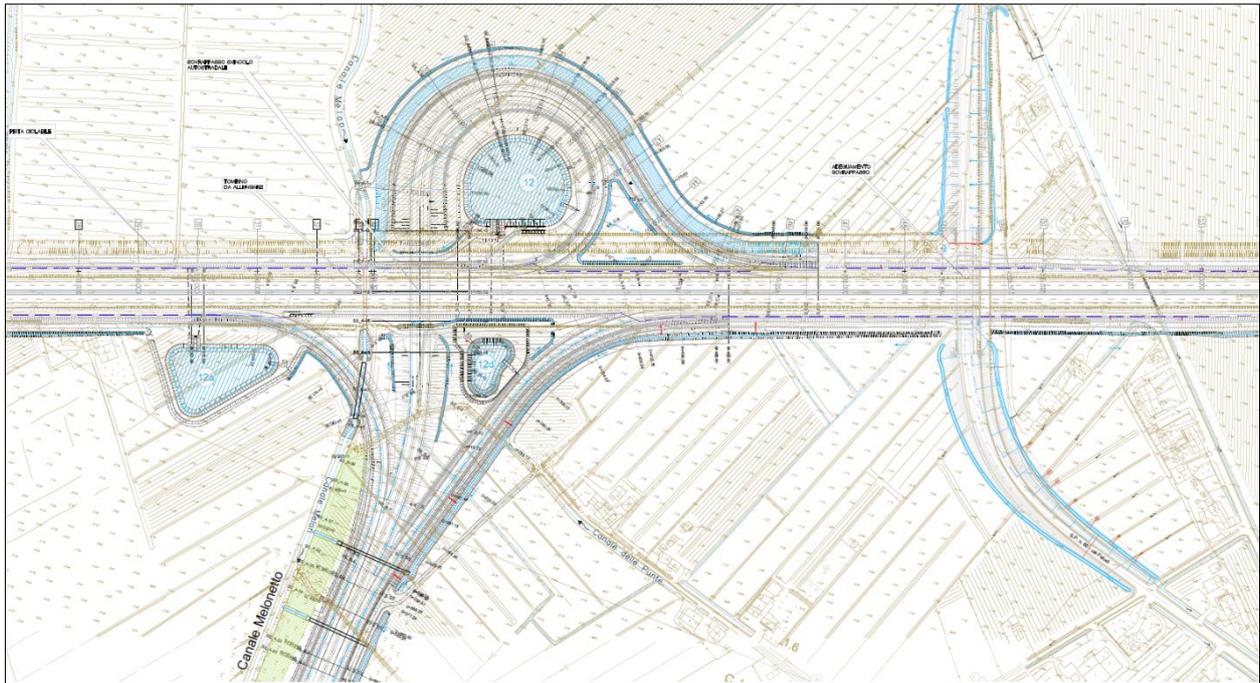


Figura 5.2 - Stralcio della planimetria del nuovo svincolo di San Stino di Livenza

5.2 Piazzale di stazione

Rispetto all'attuale, il nuovo casello risulta potenziato nel numero di porte di esazione e nell'ampiezza longitudinale e trasversale del piazzale di stazione. In ottemperanza alla raccomandazione CIPE sopra citata (XV capoverso), la capacità del casello è stata verificata fino all'anno 2051 in base alle previsioni di cui allo studio del traffico allegato al presente progetto definitivo.

Il nuovo casello è dotato di 3 porte per l'ingresso in autostrada (più 1 riservata ai trasporti eccezionali) e 5 porte di uscita (più 1 riservata ai trasporti eccezionali), contro le attuali 2 porte in ingresso e 3 in uscita.

Provenendo dall'autostrada, il piazzale di stazione si sviluppa per una lunghezza di circa 180m, partendo da una larghezza corrispondente alle quattro corsie in arrivo dallo svincolo (21,5m), fino a raggiungere una larghezza massima di 64,7m, adatta ad ospitare la nuova linea di esazione sopra descritta.

Superata la barriera, lungo un tratto di circa 200m la piattaforma si restringe fino ad una sezione stradale di tipo C1 (10,5m) e, dopo ulteriori 200m, è posizionata la nuova intersezione a rotatoria di collegamento con la nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza.

In prossimità della rotatoria è previsto anche un parcheggio scambiatore (VIII capoverso delle prescrizioni CIPE), dotato di 108 stalli (di cui 3 riservati ai disabili) per veicoli leggeri.

In prossimità del piazzale, della rotatoria e all'interno del cappio di svincolo, sono previsti n. 4 bacini idraulici di laminazione per il rispetto dell'invarianza idraulica, nei quali confluiscono tutte le acque meteoriche raccolte dalla nuova piattaforma stradale; ad ogni bacino è associato un impianto di trattamento delle acque, per la depurazione delle acque di prima pioggia a monte del recapito nella rete idrografica minore. I bacini saranno rinverditi a prato.

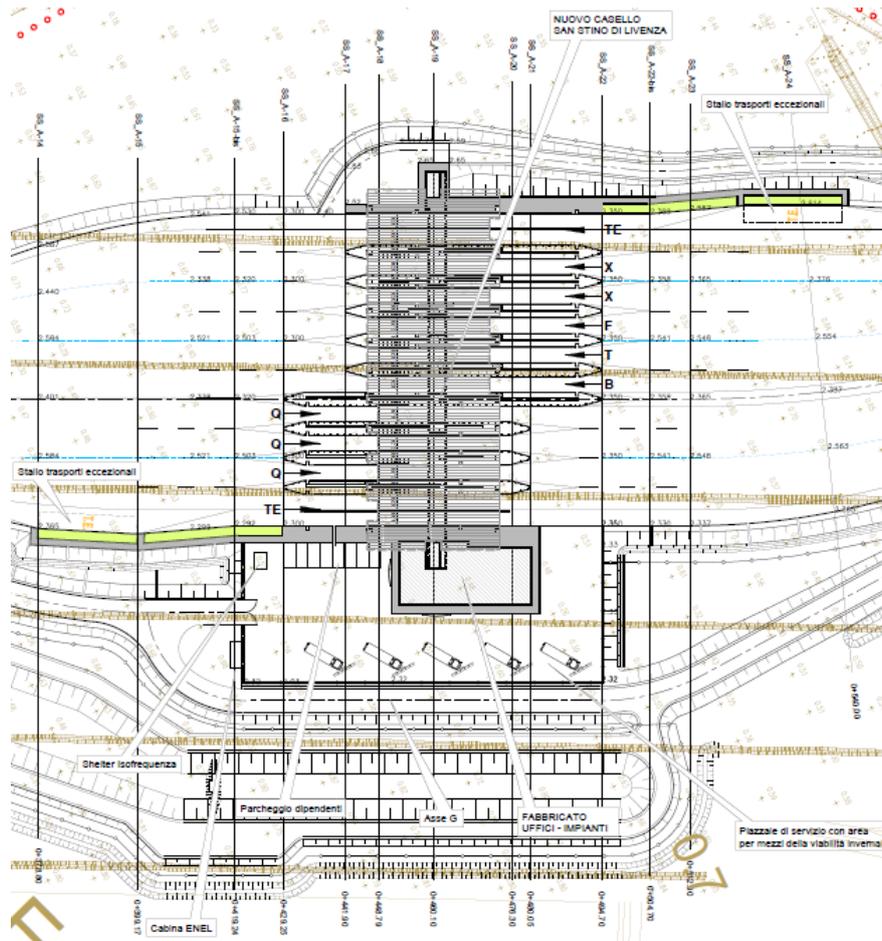


Figura 5.3 - Il piazzale di stazione del nuovo casello di San Stino di Livenza

5.3 Parcheggio scambiatore

In ottemperanza alla prescrizione di cui al VIII capoverso della Deliberazione CIPE n. 13/2005, in prossimità della nuova rotatoria sulla tangenziale “G. Pancino” verrà realizzato un parcheggio scambiatore per veicoli leggeri. Gli stalli sono disposti perpendicolarmente alla viabilità interna e presentano una dimensione di 5,00m per 2,50m; il numero complessivo di stalli è pari a 108, di cui 3 riservati ai diversamente abili.

5.4 Collegamento San Stino di Livenza - Loncon

Nel rispetto della prescrizione di cui al XLIV capoverso della Deliberazione CIPE n. 13/2005, partendo dalla rotatoria, a fianco del parcheggio scambiatore corre la nuova viabilità vicinale di collegamento con l’abitato di Loncon, in sostituzione della strada bianca esistente che corre a fianco dell’autostrada (via Fosson).

Nel primo tratto, fino al piazzale di stazione, la strada è asfaltata (larghezza 5 m) e funge anche da accesso al piazzale di servizio del nuovo casello. Dopo il casello, la viabilità prosegue come strada bianca in affiancamento al piazzale, fino ad innestarsi su via Punte, dalla quale si raggiunge via Paludi e, proseguendo verso nord, la frazione di Loncon del comune di Annone Veneto.

5.5 Rotatoria sulla tangenziale “G. Pancino”

L’intervento è completato dalla realizzazione di una rotatoria, posta lungo la nuova tangenziale “G. Pancino” di San Stino di Livenza (S.R. 18).

La rotatoria, di raggio esterno pari a 25m, è caratterizzata da 4 bracci d’innesto: due si raccordano con la tangenziale G. Pancino, un braccio porta al nuovo casello, mentre il quarto braccio conduce al parcheggio ed alla nuova viabilità vicinale per Loncon.

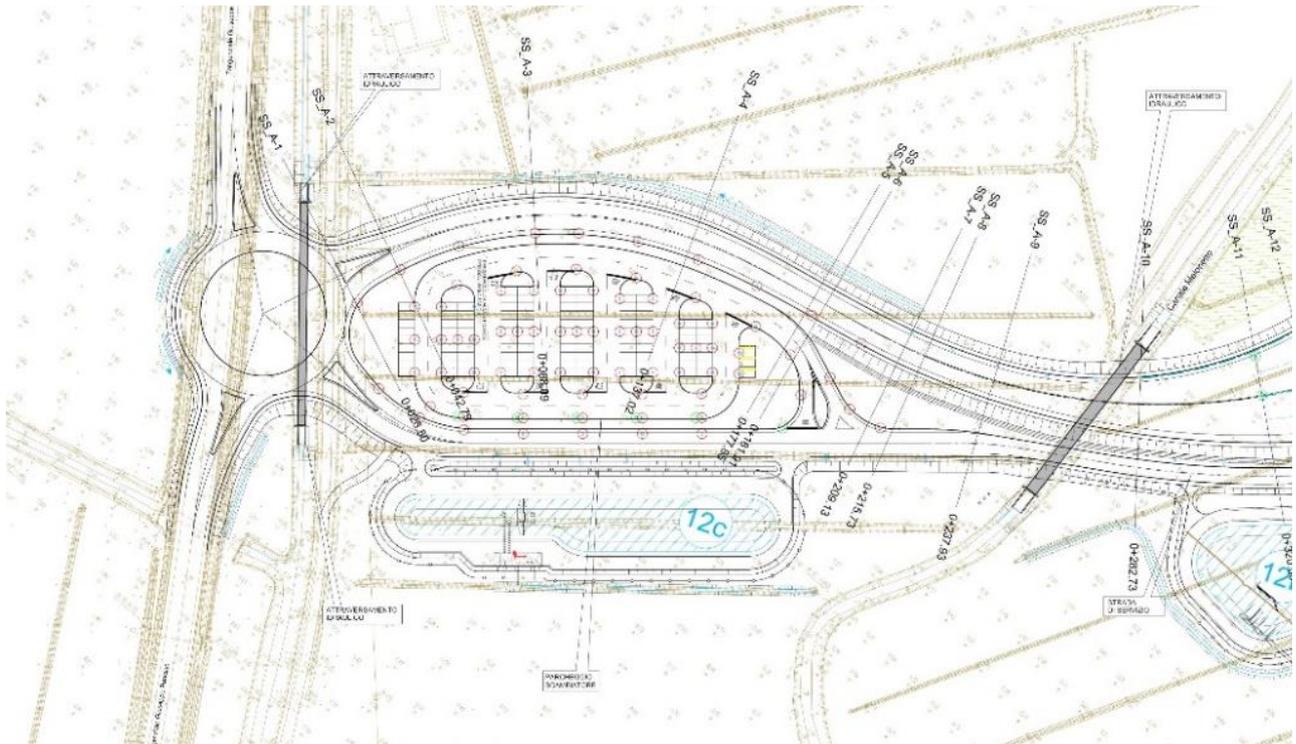


Figura 5.4 - Collegamento con la viabilità ordinaria, rotonda e parcheggio scambiatore

5.6 Opere edili

Il progetto del nuovo casello, sia per la parte architettonica e strutturale, sia per la parte impiantistica, è stato ripreso per motivi di standardizzazione dai caselli di Cordignano e Sacile, recentemente realizzati dalla Società Concessionaria lungo l'autostrada A28 Pordenone-Conegliano, e dal progetto esecutivo approvato di adeguamento funzionale della barriera terminale dell'autostrada A4 in località Lisert (GO).

L'insieme della struttura si articola come segue.

Una **PENSILINA**, realizzata in carpenteria metallica, con dimensioni di 74,64m x 28,84m per un'altezza massima di 9,64m e franco minimo dal piano viabile di 6,19m, rivestita superiormente in pannelli di policarbonato traslucido verde e, inferiormente, di lamiera stirata in alluminio verniciato di colore bianco.

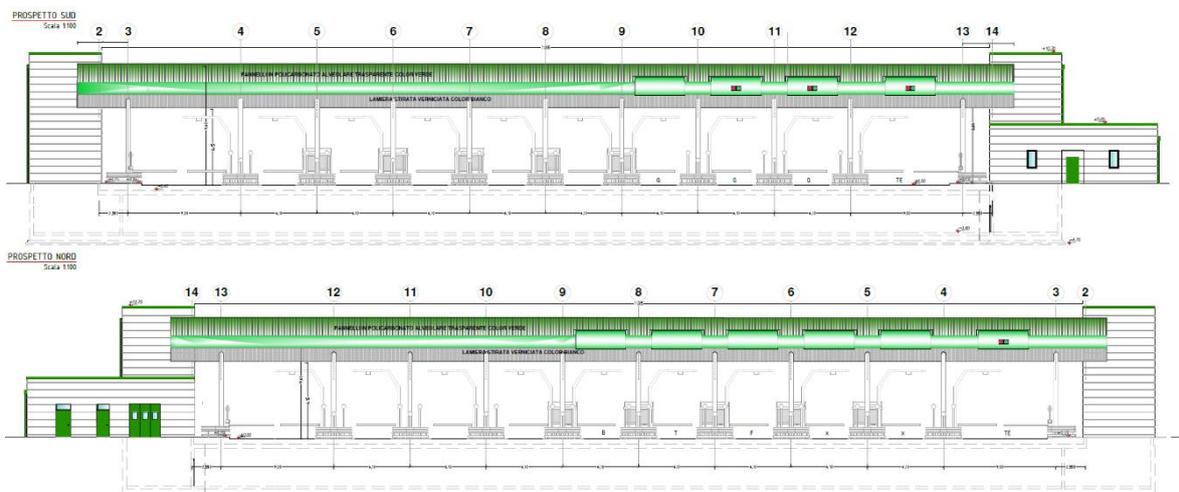


Figura 5.5 - Prospetti del nuovo casello di San Stino di Livenza

Un **CUNICOLO**, sotterraneo (sez. interna 3,20m x 3,25m), che collega le piste di esazione con i fabbricati di stazione.

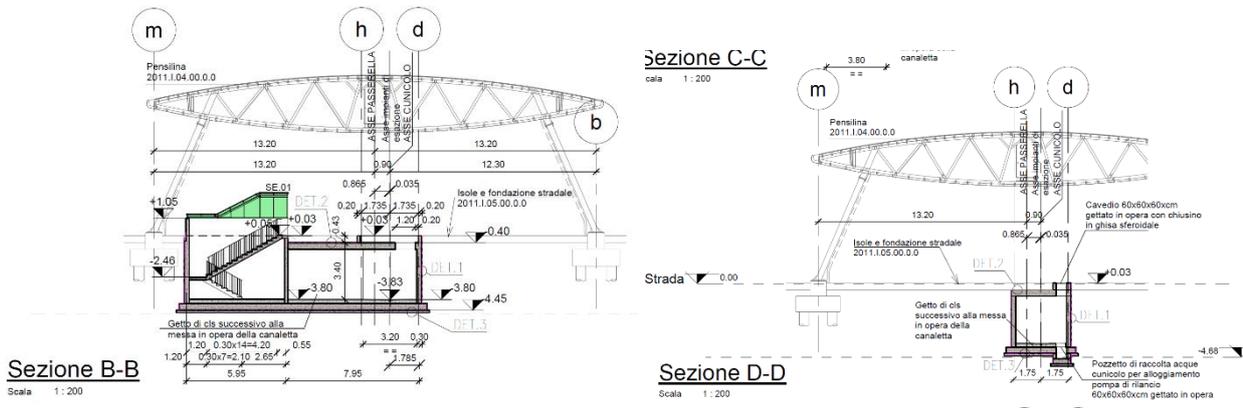


Figura 5.6 - Sezioni del cunicolo interrato

Un **FABBRICATO UFFICI E IMPIANTI** (dim. pianta 13,45m x 27,30 m), sviluppato su un unico piano terra di 5,00m di altezza, ad esclusione di un vano scale e ascensore che si eleva fino alla quota di 10,70m, così da garantire l'accesso alla passerella di manutenzione interna alla pensilina. L'altezza interna dei locali è variabile tra un minimo di 2,50m e un massimo di 2,70m nella zona uffici, mentre è di 3,25m nella zona impianti.

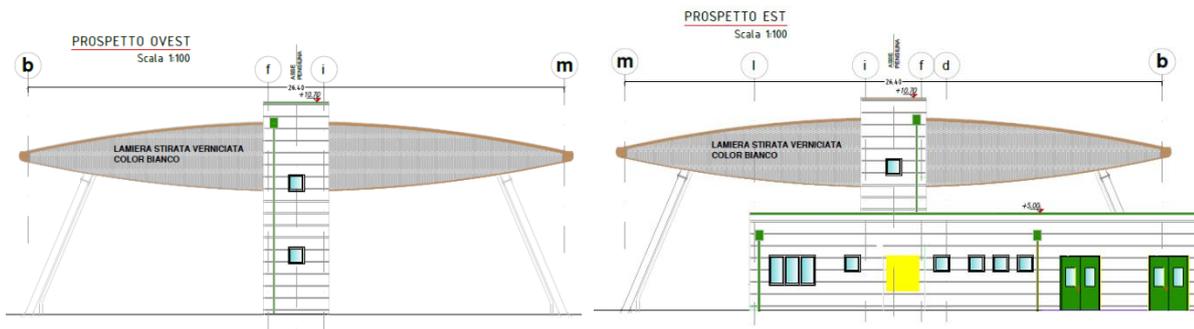


Figura 5.7 - Prospetti laterali dei fabbricati

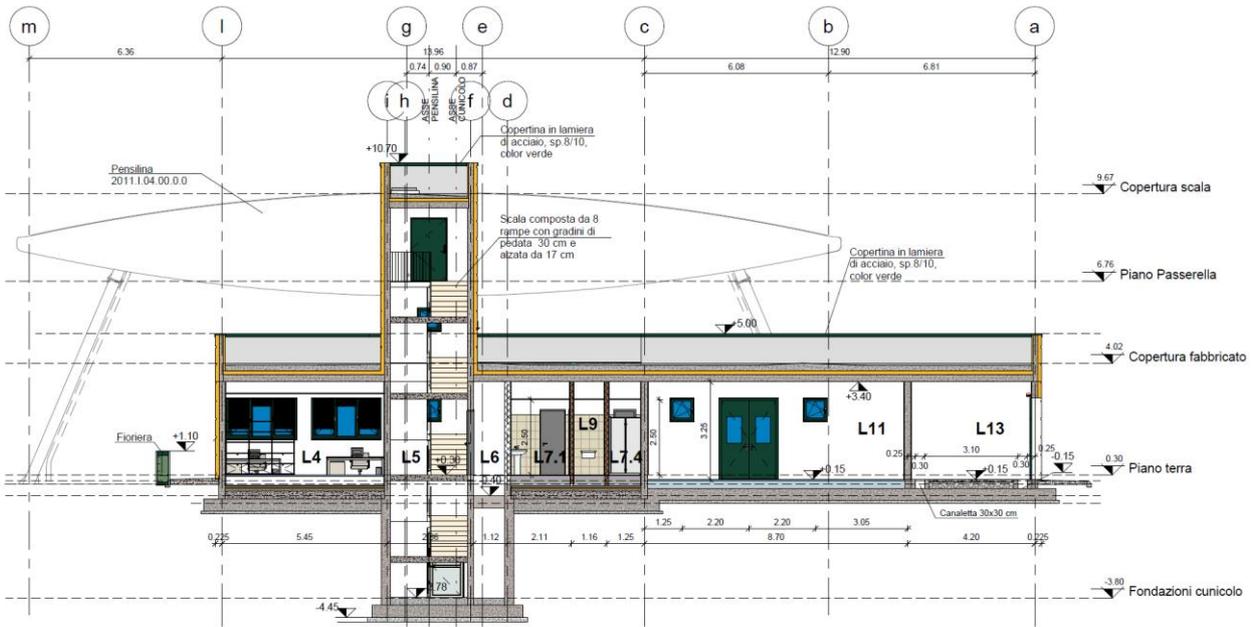


Figura 5.8 - Sezione del fabbricato uffici e impianti

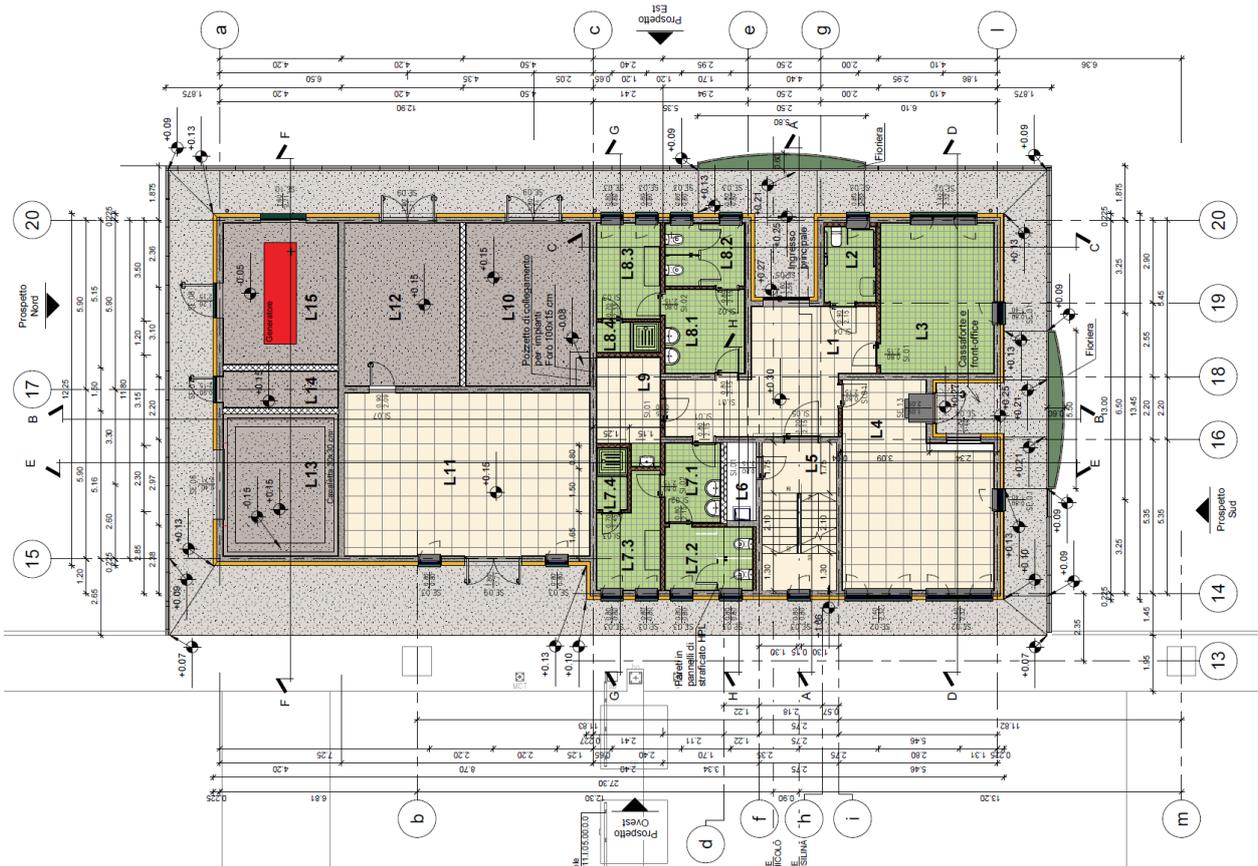


Figura 5.9 - Pianta del fabbricato uffici e impianti

Un **FABBRICATO SCALA** sul lato est del piazzale di stazione, che ha lo scopo di completare il collegamento tra il cunicolo sotterraneo, il piazzale di stazione e la passerella di manutenzione interna alla pensilina. Il fabbricato è alto 10,70m ed ha un ingombro in pianta di 2,80m x 3,20m.

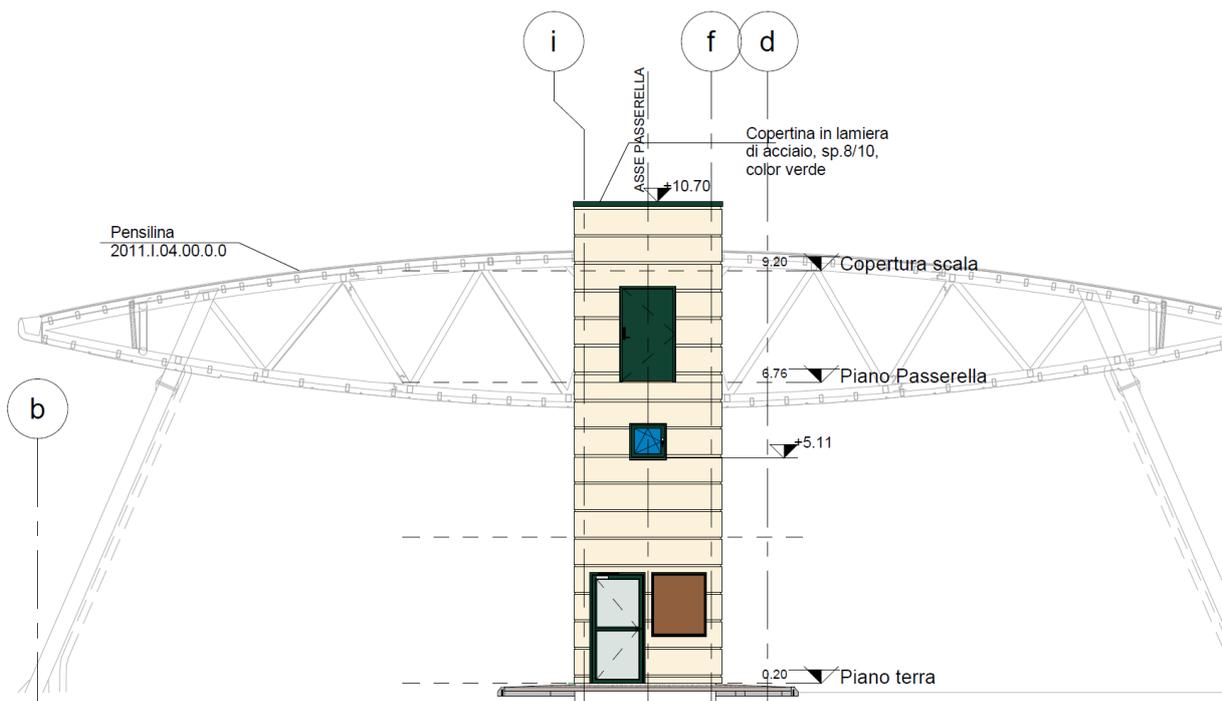


Figura 5.10 - Prospetto del fabbricato scala

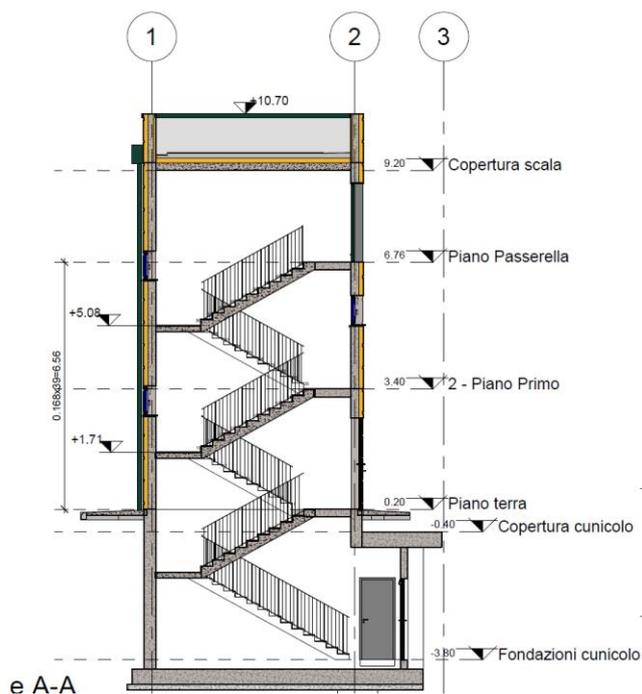


Figura 5.11 - Sezione del fabbricato scala

Per l'allacciamento alla rete elettrica del nuovo casello e del nuovo svincolo, il progetto in esame prevede la costruzione di una **CABINA ELETTRICA** per la trasformazione da media a bassa tensione, la cui gestione avverrà a cura dell'ente fornitore e-distribuzione S.p.A.. Tale cabina sarà posta nelle immediate vicinanze del fabbricato uffici e impianti, all'esterno del piazzale di servizio.

Nel contesto della risoluzione delle interferenze con le opere in progetto, e-distribuzione S.p.A. provvederà all'interramento, per circa 160m, della linea esistente in media tensione (20kV) che, partendo da Corbolone

(frazione di San Stino di Livenza), attraversa l'autostrada da Nord-Ovest a Sud-Est fino ad arrivare in via Punte, in Comune di Annone Veneto.

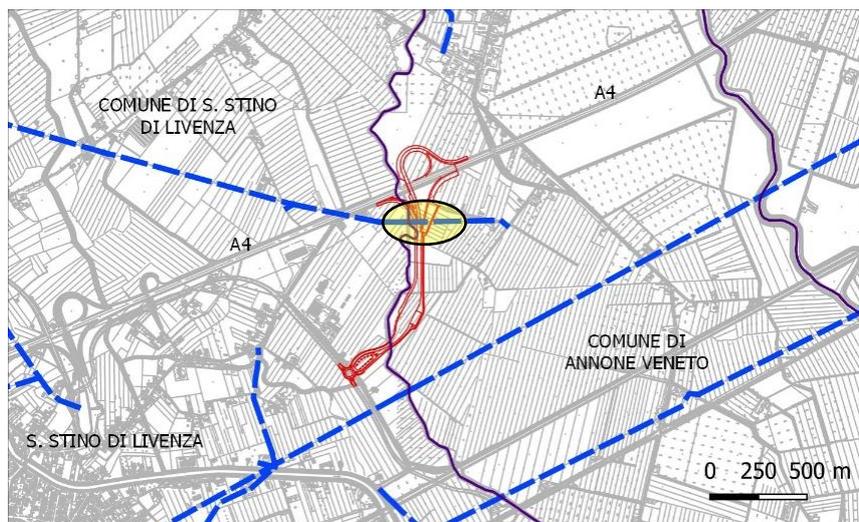


Figura 5.12 - Elettrodotti (in tratteggio blu) estratti dalla carta tecnica regionale; in giallo è cerchiato il tratto che sarà interrato a cura di e-distribuzione S.p.A.

Per tale interrimento è previsto il posizionamento di un apposito traliccio in prossimità di via Punte ove, oltre a terminare il tratto di nuovo interrimento, si staccherà verso Sud una nuova linea interrata da 20kV (lunghezza 650 m circa) fino alla nuova cabina di trasformazione, dalla quale saranno alimentati il nuovo casello, lo svincolo autostradale ed eventuali altre future utenze. La nuova linea interrata da 20kV lungo il collegamento San Stino di Livenza – Loncon sarà realizzata tramite la posa di un cavidotto $\varnothing 160\text{mm}$ in HDPE a doppia parete con la generatrice superiore posta ad una distanza minima di 1m dal piano di rotolamento. La cabina elettrica rispetterà i più recenti standard di e-distribuzione S.p.A. relativamente a dimensioni e sicurezza dell'infrastruttura.

5.7 Opere idrauliche

5.7.1 Opere di compatibilità idraulica e di depurazione delle acque

Facendo riferimento alla Delibera della Giunta Regione Veneto (DGRV) 13 dicembre 2002 n. 3637 (ulteriormente rafforzata con la DGRV 10 maggio 2006, n. 1322 – “Legge 3 agosto 1998, n. 267 – individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idraulico e idrologico”), è stata verificata la cosiddetta “**invarianza idraulica**”. Questa garantisce che, a seguito di una trasformazione del territorio non si provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dall'area stessa.

Questo obiettivo può essere raggiunto introducendo nel sistema drenante adeguati volumi d'invaso (fossi di guardia, canalizzazioni, bacini, ecc.) in grado di modulare i deflussi, ovvero compensare il naturale incremento del coefficiente udometrico, trattenendo temporaneamente determinate quantità d'acqua e imponendo appropriate leggi di deflusso.

Analogamente a quanto previsto per l'invarianza idraulica nel sub-lotto 1 del II lotto dell'ampliamento della A4 con la terza corsia tra Portogruaro e Alvisopoli, si è adottato quanto richiesto dal Consorzio di bonifica Veneto Orientale nel documento dallo stesso redatto “*Criteri e procedure per il rilascio di concessioni, autorizzazioni, pareri, relativi ad interventi interferenti con le opere consorziali, trasformazioni urbanistiche, e sistemazioni idraulico-agrarie*” (2016).

Il citato documento, sulla scorta delle nuove Analisi regionalizzate delle precipitazioni, prevede un volume specifico d'invaso di $912 \text{ m}^3/\text{ha}$ relativamente al coefficiente di deflusso di 0,9 per l'area di studio.

Per quanto riguarda l'impermeabilizzazione del fondo del bacino di lagunaggio, essa sarà realizzata mediante la stesa di un geotessuto non tessuto sul fondo dello scavo, protettivo della successiva geomembrana impermeabilizzante a cui seguirà una zavorra in materiale non vegetale, proveniente dallo scavo, compattato per il contrasto della sottospinta idraulica della falda. Su questa verrà quindi posato un dreno orizzontale in ghiaia contenuto in un geotessuto filtrante separatore, con tubi dreno sui compluvi, per il totale svuotamento al termine dell'evento piovoso, con notevoli vantaggi dal punto di vista manutentivo; la finitura avverrà mediante riporto di terreno vegetale sugli ultimi 30 cm, con applicazione di idrosemina.

Il bacino verrà svuotato costantemente e lentamente, secondo la portata ammessa per l'invarianza idraulica, tramite una piccola stazione di sollevamento. L'impianto di sollevamento sarà dotato anche di uno scarico a gravità presidiato da una valvola di non ritorno e da uno sfioro di troppo pieno, che entrerà in funzione qualora le pompe fossero in avaria e lo scarico a gravità fosse ostruito.

Nella tabella seguente sono riportate le superfici della piattaforma afferenti ai diversi lagunaggi; le rampe di svincolo incidono sul lagunaggio 12 per circa 0,66ha, e integralmente sui bacini 12b, c e d.

BACINO		Sup. ramo W (ha)	Sup. ramo E (ha)	Sup. N/S (ha)	Superficie totale (ha)	V1 (C.B.Ven. or. INVASO E \approx -0,9) (m3)	V1PREDISPOSTO (m3)	QINV 10 l/s/ha l/s
12	nord	0,557	2,013	2,570				
	sud	0,568	1,510	2,078	4,648	4239	4660	46
12a	nord	1,173		1,173				
	sud	1,211		1,211	2,384	2174	2439	24
12b	nord-cas	1,244	0,578	1,822				
	sud	0,744		0,744	2,566	2340	3123	26
12c	nord	1,080		1,080				
	sud				1,080	985	1159	11
12d	nord							
	sud		0,747	0,747	0,747	682	863	7

Tabella 5.1 - Volume d'invaso richiesto nei bacini di lagunaggio

Come si può dedurre dalla tabella, il volume effettivamente predisposto per il tirante di progetto ha un franco minimo del 10% sul volume richiesto per l'invarianza; inoltre per i lagunaggi 12 e 12a, considerando anche il funzionamento fino alla quota di troppo pieno pari al piano campagna, può ritenersi che la cautela assunta sia maggiore del 50%.

Per quanto riguarda gli stradelli di servizio la compatibilità idraulica si è ritenuta soddisfatta tramite gli invasi dei fossi di guardia e dei controfossi limitrofi.

Il complesso iter approvativo che ha riguardato il nuovo svincolo di San Stino di Livenza ha comportato la necessità di progettare le nuove opere innestandosi sul progetto definitivo, già approvato, del II lotto dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia. Per quanto riguarda la raccolta delle acque autostradali ciò si è tradotto nel reputare già realizzato il lagunaggio 12a, di cui sono state opportunamente riconsiderate le geometrie e i volumi in funzione del nuovo assetto delle rampe e dei parametri relativi all'invarianza idraulica.

L'innovativa concezione della sezione tipo della carreggiata autostradale riguarda anche l'organizzazione del sistema drenante del casello, dove l'attuale semplice deflusso ai fossi di guardia è sostituito da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della piattaforma e le restituisce al collettore finale previa

modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, che avviene in apposito bacino di "lagunaggio" e mediante manufatti e dispositivi appropriati.

L'acqua di dilavamento della piattaforma stradale e dei piazzali verrà allontanata dai compluvi mediante la posa in opera del sistema di raccolta e collettamento, che sarà costituito da diversi tipi di canalizzazioni, quali canalette in calcestruzzo, pozzetti e tubazioni in calcestruzzo o pvc e fossi di guardia rivestiti con teli impermeabili. Alla rete di smaltimento delle acque piovane verranno collegati anche i pluviali di raccolta delle acque provenienti dalla copertura del casello e gli scarichi delle canalette predisposte lungo le isole di esazione.

Come previsto nel progetto esecutivo del sub-lotto 1 del II lotto (Portogruaro Alvisopoli) della terza corsia, il sistema di raccolta e trattamento prevede sommariamente che le acque provenienti dal sistema di canalette e tubazioni poste a margine della viabilità, vengano convogliate in un impianto di "disoleazione" (secondo i requisiti della norma UNI EN 858) per poi essere laminate nel lagunaggio. L'impianto funzionerà in continuo e consentirà la sedimentazione delle particelle solide e la coesione delle particelle oleose e, in conformità alle citate norme UNI EN 858, sarà in grado di trattare liquidi contenenti oli ed idrocarburi con concentrazioni in uscita non superiori a 5 mg/l. Le acque così trattate saranno quindi inviate al bacino di laminazione, a fondo impermeabilizzato.

Le aree di lagunaggio sono a loro volta impermeabilizzate per evitare che l'eventuale filtrazione delle acque da trattare vada ad interessare la falda sottostante. L'acqua viene successivamente sollevata e recapitata, secondo la portata ammessa per l'invarianza idraulica, al ricettore finale.

Nel caso di incidenti con sversamenti accidentali è possibile attivare le paratoie a valle dei disoleatori e immagazzinare i liquidi nella vasca di onda nera preservando il lagunaggio.

A questo schema si uniformano sostanzialmente le opere del nuovo casello con qualche differenza dovuta all'altimetria del piano campagna e delle rampe di svincolo.

Nel caso in esame, l'attraversamento autostradale dello scolo Melon e la posizione relativa delle opere di progetto condizionano tutta l'impostazione plano-altimetrica del sistema idraulico. In primo luogo, per motivi di incompatibilità altimetrica fra il tombino trasversale esistente e i collettori di gronda autostradali, si devono limitare i profili di questi ultimi imponendone il recapito a bacino di modulazione e trattamento dei deflussi di entrambe le carreggiate. Per questo motivo a est e a ovest del canale Melon si collocano i bacini di lagunaggio a servizio dell'intera piattaforma autostradale adiacente: il primo è collocato all'interno del cappio di svincolo (12) e il secondo a sud dell'autostrada (12a) in prossimità della diramazione d'uscita e in destra idraulica dello scolo Melon.

Nella presente fase progettuale definitiva si è purtroppo constatato che il recapito delle acque delle rampe nord, in particolare dell'uscita da Trieste e l'ingresso in direzione Venezia, risultavano incompatibili con le quote delle canalette autostradali. La soluzione ha quindi previsto un sistema di raccolta più superficiale possibile, con alcuni tratti a sifone, e un ingresso al lagunaggio tramite un impianto esclusivamente dedicato alle sole rampe di svincolo.

Nel caso del bacino 12, posto all'interno del cappio, la semplificazione ritenuta praticabile è stata quella di omettere la vasca di onda nera per le sole rampe di svincolo ammettendo, in relazione alla minore velocità e alla corsia singola, una minore probabilità dell'evento accidentale. A tal proposito, si fa presente che rimane comunque efficace la possibilità di intercettare eventuali inquinanti disabilitando il sollevamento finale e mantenendo nel bacino il prodotto dello sversamento accidentale.

Procedendo verso sud, si è utilizzata la medesima impostazione per il nuovo bacino 12d posto internamente all'area triangolare racchiusa tra l'autostrada, l'entrata in direzione Trieste e la rampa verso il casello.

Tale lagunaggio, in precedenza non previsto dal progetto preliminare, ha dato la possibilità di laminare e trattare le acque di parte della rampa di uscita da Venezia (asse E), dell'ingresso in direzione Trieste (asse B) e di parte della discesa dal cavalcavia verso il casello (asse A).

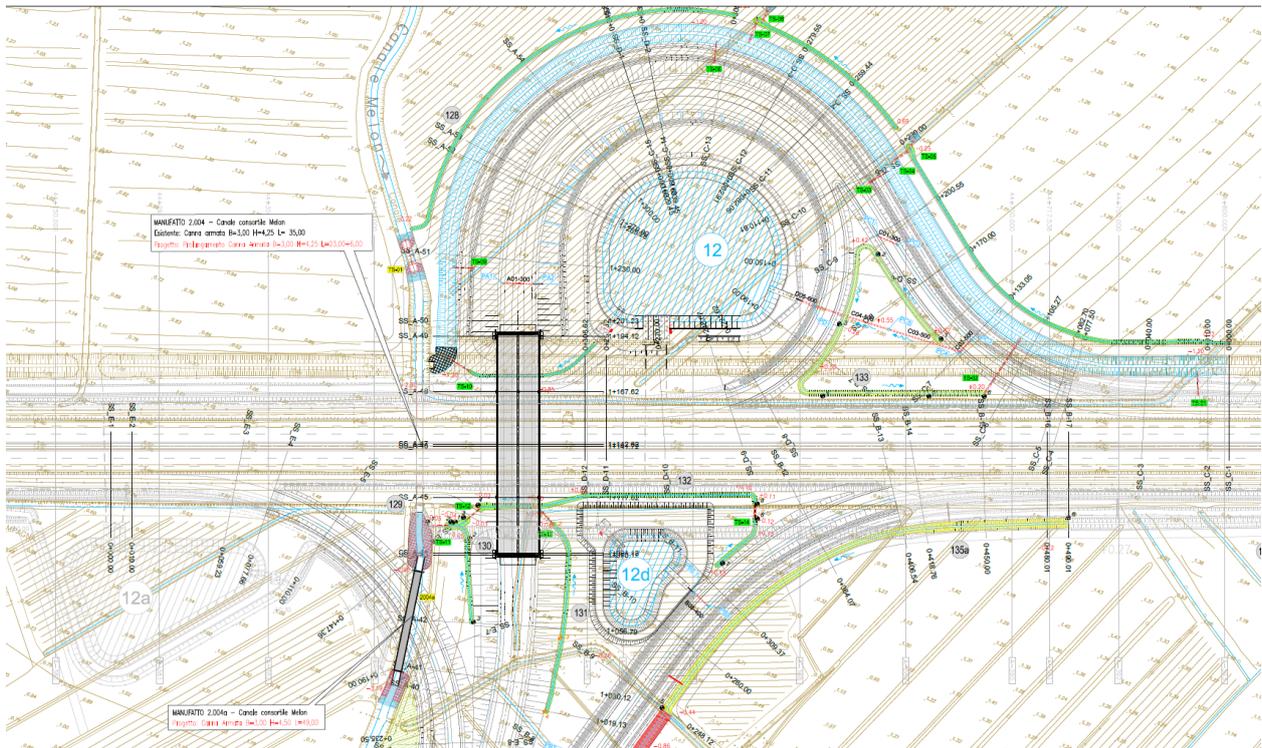


Figure 5.1 - Bacini di lagunaggio adiacenti all'autostrada

L'andamento plano-altimetrico della viabilità unito alla caratteristica depressione del piano campagna, e quindi alla conseguente problematica delle sottospinte idrauliche sui fondi impermeabili dei bacini, ha comportato la necessità di valutare diverse soluzioni per la raccolta e trattamento delle acque il cui risultato è stato quello di soluzioni non standardizzate ma "ad hoc".

Il vincolo planimetrico del corso del Melon ha comportato, anche per il drenaggio delle acque stradali relativo al casello di esazione e alle sue pertinenze, la divisione delle stesse in due reti fognarie indipendenti recapitanti ad altrettanti bacini di lagunaggio, che sono stati collocati ai due lati dello scolo Melon in prossimità del casello e del parcheggio scambiatore sud.

Nel lagunaggio 12b, posizionato in un'area che fa capo al medesimo appezzamento a destinazione agricola su cui viene costruito il casello, confluiscono le acque raccolte dal piazzale di stazione ed in quota parte dai rami di confluenza delle rampe sullo stesso. Nel lagunaggio 12c invece gravitano le acque derivanti dal parcheggio e da quota parte della viabilità di collegamento alla rotatoria di progetto sulla tangenziale G. Pancino.

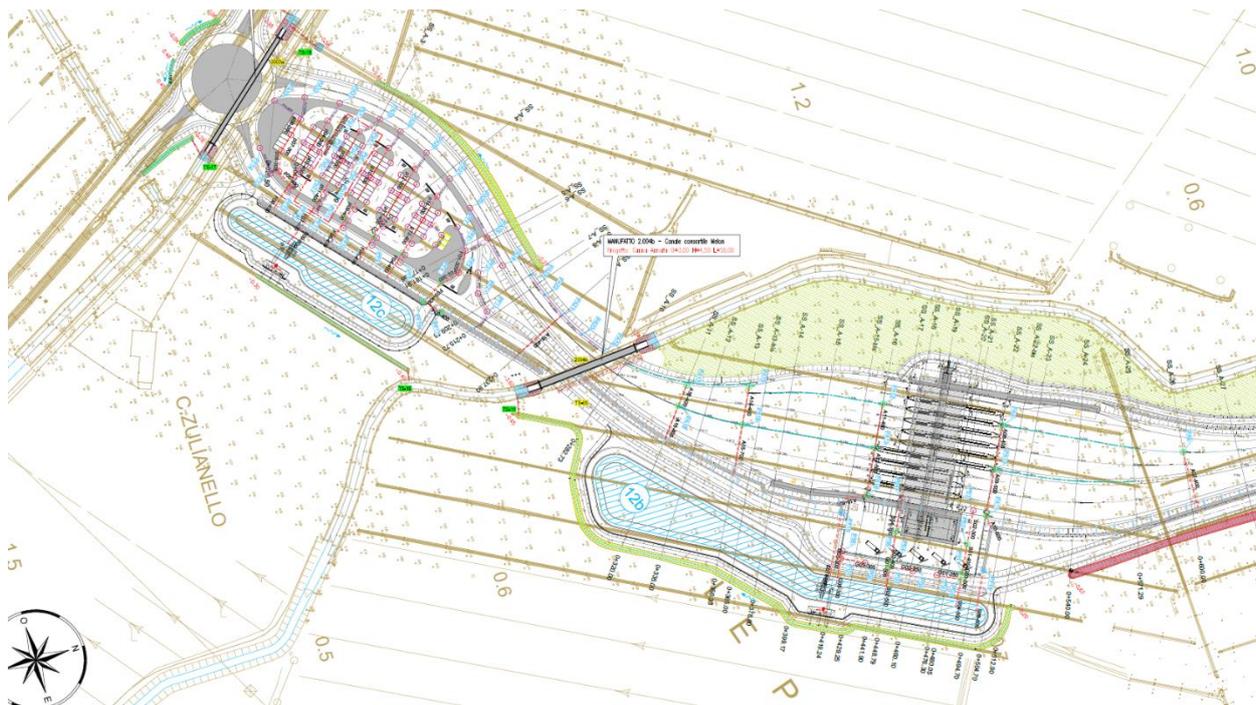


Figure 5.2 - Bacini di lagunaggio adiacenti al piazzale del casello autostradale

Per questi due lagunaggi, in relazione alle quote di scorrimento della rete di raccolta rispetto alle quote del piano campagna e alla difficoltà di reperire il dislivello necessario per l’inserimento degli impianti disoleatori all’ingresso del bacino, si è prevista una nuova configurazione per il sistema di trattamento e laminazione delle acque. In sostanza, le acque della rete entrano in una prima parte del bacino il cui fondo è rivestito da un telo impermeabile in “Concrete Canvas” al fine di evitare che le acque depositino eventuali oli o sedimenti sulla superficie erbosa del lagunaggio. Tale porzione del bacino è dimensionata per realizzare un volume pari a quello necessario per le acque di prima pioggia considerando, però, in relazione allo sviluppo lineare della piattaforma, il ritardo di corrivazione e conteggiando quindi un volume doppio a quello dei 5 mm consueti. Le acque in ingresso al bacino si accumuleranno in questa prima porzione di bacino e saranno direttamente pompate, dal solito impianto di sollevamento e nella misura concessa per l’invarianza idraulica, all’impianto disoleatore finale, avente gli stessi funzionamenti e principi richiesti dalla norma UNI EN 858 e, a valle di questo saranno rilasciate nella rete idrografica. La prima parte rivestita del bacino è separata dalla rimanente tramite una soglia posta a circa 60 cm dal fondo dello stesso, sulla soglia è possibile inserire dei panconi per far funzionare la prima parte del bacino alla stregua di una vasca di onda nera, ma ben più capace, realizzando di fatto le stesse prestazioni del sistema usato per l’autostrada.

5.7.2 Sistemazione della rete idrografica minore e del Canale di gronda Fosson-Loncon

Completano la rassegna delle opere idrauliche i tombinamenti previsti per dare continuità agli scoli intersecati dalla nuova viabilità: la caratteristica peculiare di questi manufatti, in genere costituiti da elementi prefabbricati, è data dalla quota di posa sensibilmente più bassa rispetto a quella dell’alveo correlato, imposta per rispondere a precise richieste del Consorzio di Bonifica competente.

Per la ricomposizione della rete idrografica intercettata dalle nuove opere sono stati previsti nuovi controfossi di ricucitura del reticolo preesistente. Le canalizzazioni hanno analoghe sezioni a quelle usate per la terza corsia: i fossati a sezione trapezia, avranno base di 0,5 (C1), 1,0 (B1) e 1,5m (A1) e scarpata 4:3 in relazione alla diversa consuetudine del precedente consorzio competente per zona (basso Piave).

I tombini circolari in calcestruzzo avranno gli imbrocchi e sbocchi dei fossi rivestiti in calcestruzzo.

Per l’analisi di dettaglio si rimanda agli elaborati specialistici.

Come in precedenza accennato, il lungo e tortuoso iter progettuale dello svincolo è riscontrabile anche sulla questione riguardante il Canale di Gronda Fosson-Loncon. L'opera idraulica è stata progettata esecutivamente con il sub-lotto 1 del II lotto della terza corsia (Portogruaro Alvisopoli), pur essendo fuori dal tratto autostradale oggetto della progettazione.

La mancata approvazione del progetto preliminare dello svincolo ha fatto ritenere opportuno mantenere il tracciato del canale di gronda rettilineo, in corrispondenza del futuro svincolo, demandando alla compiuta determinazione dello stesso l'eventuale aggiornamento.

Pertanto, con il progetto dello svincolo si è predisposta anche la riconfigurazione del percorso del canale di gronda e delle sue pertinenze, come la campestre e il controfosso di scolo della campagna a nord.

Un diverso ingombro del sedime del cappio ha parimenti richiesto, per la continuità della campestre a servizio della manutenzione del consorzio, la realizzazione di un ulteriore tombotto scatolare sul canale Melon. Le dimensioni per tale scatolare sono le medesime utilizzate sul manufatto moderatore del canale di gronda subito a valle (3,0x3,0m).

5.7.3 Mitigazione del rischio idraulico e rinaturalizzazione della sinistra idrografica del canale Melon

Si ritiene che gli allagamenti periodici della campagna, originati dal Melon, siano principalmente imputabili all'insufficiente capacità degli impianti idrovori S. Osvaldo, Sussidiario e Principale, che sollevano le acque del bacino in questione. Altre concause sono da ricercarsi, probabilmente, anche nella presenza di restringimenti d'alveo a valle della zona d'intervento e soprattutto nella giacitura della campagna.

Come risulta dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni e dal piano delle acque del comune di San Stino di Livenza, le opere in progetto, pur situate in una zona a moderata pericolosità (P1), presentano, lungo il corso del canale Melon, diverse zone soggette ad allagamenti.

L'ingombro del nuovo svincolo, laddove interessa le aree più depresse della campagna, si presta a occupare zone potenzialmente impegnate da volumi esondati. Nel complesso le opere del nuovo svincolo si sviluppano sulla sinistra idrografica del canale Melon e, intersecandone anche il percorso nel finale collegamento alla strada provinciale, risultano prossime alle aree soggette agli allagamenti di cui sopra.

Oltre al dispositivo dell'invarianza idraulica relativamente alle opere stradali, la mitigazione idraulica dello svincolo avviene anche realizzando una **nuova area golenale**, sulla sinistra idraulica del Melon, tramite l'asportazione di una coltre di terreno nel piano campagna adiacente alla sponda dello stesso. Ciò viene previsto per il tratto compreso tra l'attraversamento stradale di valle, in corrispondenza della viabilità del parcheggio, e quello di monte della rampa di uscita da Venezia.

Secondariamente, considerato che il nuovo rilevato stradale potrebbe ostacolare i deflussi superficiali di esondazione in sinistra idraulica dello scolo Melon, con non desiderabili ripercussioni sul versante opposto, si ritiene utile favorire la propagazione e l'accumulo dell'acqua fuoriuscita dall'alveo mediante l'interposizione di varchi trasversali all'asse stradale.

Gli interventi previsti, tendono a conferire al rilevato stradale una certa permeabilità e ad incrementare il volume utile d'invaso dell'onda di piena: la permeabilità sarà garantita con varchi trasversali all'asse stradale costituiti da tombini di connessione tra i fossi perimetrali al rilevato e convergenti allo scolo Melon.

Tale intervento ha anche la funzione, non secondaria, di restituire una certa naturalità al corso d'acqua attraverso la creazione di un'area golenale inerbita e manutenibile dal consorzio tramite lo stradello di servizio autostradale ad uso promiscuo.

6 Cantierizzazione

6.1 Aree di cantiere e viabilità di accesso

L'accesso ai cantieri presenta diverse possibilità sia dal lato nord della A4 sia dal lato sud, utilizzando viabilità ordinarie e autostradali a seconda delle varie fasi realizzative. In particolare, come si evince dagli elaborati relativi al Piano di Sicurezza e Coordinamento, è possibile raggiungere le aree di cantiere da nord utilizzando la SP60 e da sud attraverso la Tangenziale G. Pancino, collegata con la SS 14 e con il casello esistente di S. Stino.

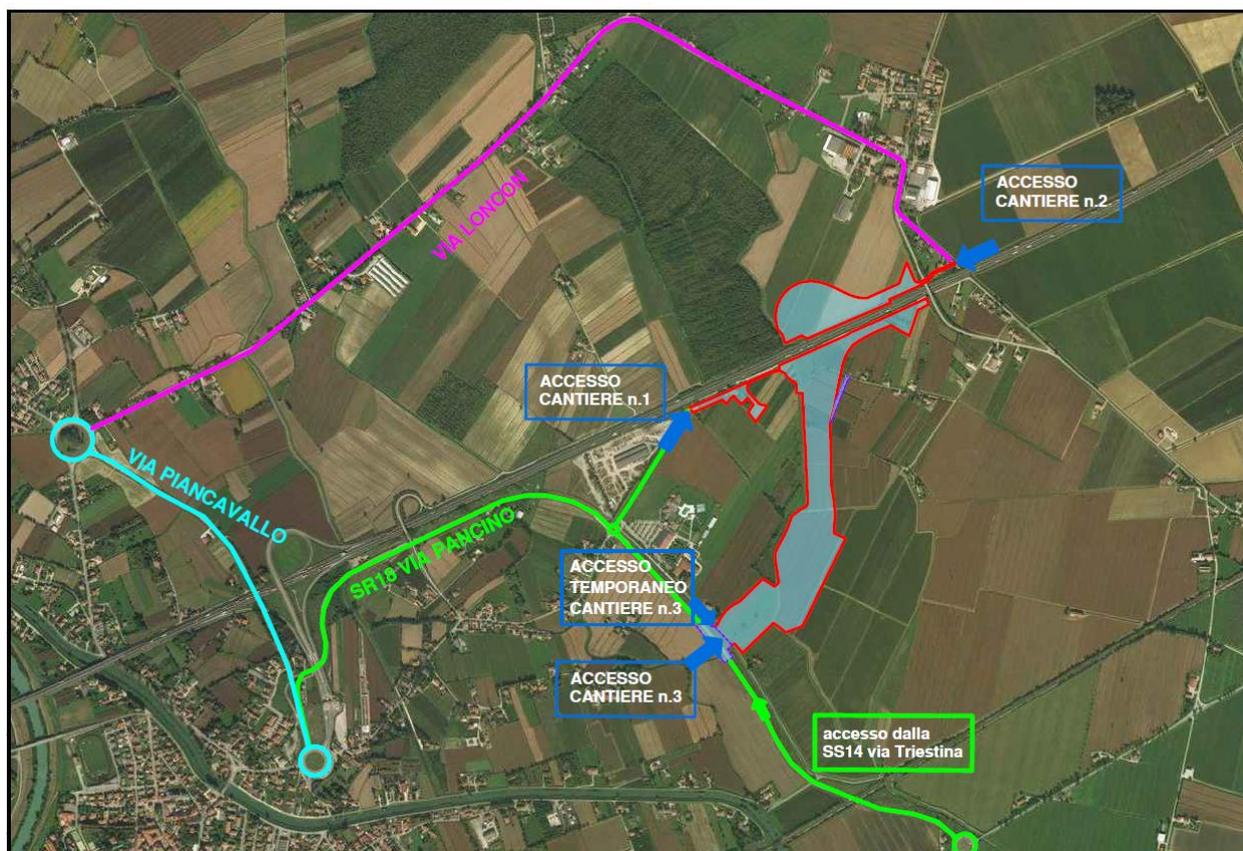


Figure 6.1 - Schema della viabilità di cantiere

6.2 Cronoprogramma dei lavori

La **durata complessiva** dei lavori è prevista pari a **915 giorni** naturali e consecutivi in cui, al netto delle attività propedeutiche (45 giorni), le attività di costruzione vera e propria richiederanno 870 giorni.

All'interno di tale arco temporale alcune fasi potranno avere sovrapposizioni temporali (esecuzione di più lavorazioni in contemporanea) mentre altre dovranno necessariamente rispettare una definita sequenzialità.

Ciò premesso, dal cronoprogramma allegato al progetto definitivo si possono desumere le attività principali e la loro sequenza, come riassunto nella tabella seguente.

Attività	Durata (giorni)
Attività propedeutiche - spostamento linea F.O./alimentazione 3a corsia	45
Attività di costruzione	870
• Accantieramento, bonifica bellica	60
• Opere idrauliche (tombamento canale di gronda, scatolari draulici)	120

• <i>Rotatoria sulla tangenziale G. Pancino</i>	210
• <i>Opere idrauliche: bacini di laminazione</i>	160 (*)
• <i>Cavalcavia di svincolo</i>	419
• <i>Costruzione rilevati (casello, altri)</i>	355
• <i>Fabbricato di stazione e pensilina</i>	320
• <i>Opere di finitura (opere a verde, segnaletica, ecc.)</i>	45
Durata complessiva	915

Tabella 6.1 - Riepilogo sintetico delle attività previste per la realizzazione del nuovo svincolo di S. Stino di Livenza; (*) durata effettiva di circa 160 giorni, su un arco temporale di 630 giorni

7 Quadro economico

Il quadro economico di progetto prevede una spesa complessiva di **Euro 48.018.010,90**.

Nel dettaglio, si prevede un importo dei **lavori a base d'appalto** pari ad Euro 26.408.387,30, di cui Euro 893.037,25 di **oneri della sicurezza**.

Le **somme a disposizione** sono pari ad Euro 17.086.187,79 e comprendono, per la sezione relativa a servizi, impianti ed opere di completamento, le seguenti voci:

1. lavori ed oneri per lo spostamento di impianti tecnologici interferenti, pari ad Euro 1.189.939,61;
2. rilocazione o fornitura posa in opera di impianti tecnologici, quali sistemi di esazione pedaggio, impianti per la rilevazione del traffico, TVCC, PMV ed altri, pari ad Euro 1.876.657,09;
3. oneri per gli allacciamenti ai pubblici servizi (energia elettrica), pari ad Euro 41.703,49;
4. prove sui materiali a carico dell'Amministrazione, valutate in misura dello 0,6% dell'importo dei lavori a corpo, pari ad Euro 153.092,10.

Nelle somme a disposizione sono, altresì, compresi gli oneri per le espropriazioni, pari ad Euro 8.899.184,39, e per le occupazioni temporanee e d'urgenza, pari ad Euro 1.216.692,40.

Completano le somme a disposizione dell'amministrazione:

- gli imprevisti, calcolati nella misura del 10% dell'importo dei lavori a base d'appalto, che comprendono anche gli oneri per la revisione dei prezzi di cui all'art. 29, comma 7, del D.L. n. 4/2022;
- l'accantonamento per transazioni ed accordi bonari di cui all'art. 205 del D.Lgs 50/2016, pari al 3% dei lavori a base d'appalto;
- le spese per commissioni giudicatrici di cui al Decreto 12 febbraio 2018 del MIT;
- l'importo per l'eventuale attuazione di misure di protezione per il contrasto ed il contenimento della diffusione di agenti patogeni, valutato nella misura dello 0,29% dell'importo dei lavori a corpo;
- gli oneri di funzionamento del Collegio Consuntivo Tecnico di cui al punto 7 dell'Allegato A al Decreto 17 gennaio 2022 del MIMS, stimato in Euro 144.083,84.

Nel quadro sono inserite anche le **spese tecniche**, generali e commissariali, pari complessivamente ad Euro 4.523.435,81.

I Progettisti

- ing. Matteo Rivierani -
- ing. Edoardo Pella -

Allegati: Autorizzazioni e Pareri endoprocedimentali relativi alle precedenti procedure approvative

DELIBERAZIONE 18

marzo 2005

**1° programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001),
ampliamento autostrada A4 da Quarto D'Altino a Villesse.
(Deliberazione n. 13/2005). (GU n. 207 del 6-9-2005)**

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilita' dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attivita' di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che puo' in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilita', come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (Gazzetta Ufficiale n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del piu' volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, alla voce «sistemi stradali e autostradali», il «completamento stradale corridoio 5»;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (Gazzetta Ufficiale n. 87/2003, errata corregge in Gazzetta Ufficiale n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (Gazzetta Ufficiale n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attivita' di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e' chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi

inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (Gazzetta Ufficiale n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilita' dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilita' del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che l'attivita' posta in essere non vincola la regione fino a quando l'intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finche' l'intesa stessa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto 8 giugno 2004, con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 - e' stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 21 gennaio 2005, n. 29, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare di «Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive Km 11+650 e Km 106+150: da Quarto d'Altino a Villesse», proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni, ai soli fini procedurali;

Vista la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Considerato che l'intervento di cui sopra e' ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e regione Friuli-Venezia Giulia, sottoscritta il 20 settembre 2002, alla voce «completamento del corridoio autostradale e dei valichi confinari»; mentre non figura incluso nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

Considerato che nella nota integrativa del 2° Documento di programmazione economico-finanziaria 2005-2008, approvato nell'odierna seduta con delibera n. 3, la Conferenza unificata ha, tra l'altro, esaminato la serie di interventi relativi a miglioramenti progettuali di opere gia' incluse nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche, confermando - nel quadro di realizzazione del corridoio plurimodale europeo n. 5 - il potenziamento, con la terza corsia, dell'autostrada A4 nella tratta veneta e nella tratta friulana, in autofinanziamento;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che all'opera e' stato attribuito il CUP I 5 1 B 02 00000 000 7

Considerato che, con nota 31 gennaio 2005, n. 58388/45.01, l'Assessore alle politiche dell'ambiente e della mobilita' della regione Veneto ha confermato, in vista della seduta preparatoria all'odierna riunione, il parere favorevole espresso dalla Giunta regionale con delibera 29 ottobre 2004, n. 3378;

Considerato che, con nota in data odierna, il Presidente della

predetta regione esprime parere favorevole all'approvazione del progetto all'esame;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che la realizzazione della terza corsia dell'A4 e l'ammodernamento del Nodo autostradale di Venezia, già avviato anche a seguito dell'approvazione del progetto preliminare del «passante di Mestre» da parte di questo Comitato, mirano a dare una risposta alla richiesta di mobilità di un volume di traffico di transito superiore alle 100.000 unità giornaliere nei due sensi di marcia, che genera un crescente stato di sofferenza con livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale e che è destinato ad incrementarsi nel tempo con il rischio di portare a collasso, a breve, l'intera rete dell'area interessata, con conseguente caduta verticale di detti livelli di servizio;

che il progetto originario - predisposto da «Autovie Venete» S.p.A. nella qualità di concessionaria e approvato, con modifiche, dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 17 aprile 2003 - prevedeva l'adeguamento dell'autostrada A4, mediante realizzazione della terza corsia per senso di marcia, nel tratto Quarto d'Altino - Sistiana, con uno sviluppo complessivo di km 112+446,50 tra le progressive km 11+650 e km 124+096,50;

che il progetto preliminare è stato trasmesso in data 20 maggio 2003, n. 3628, dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e successivamente, con ulteriore documentazione integrativa, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e la regione Veneto formulavano con nota - rispettivamente - del 29 agosto 2003 e del 27 ottobre 2003, richiesta di integrazione al progetto con l'inserimento dello svincolo di Meolo, già incluso nell'atto convenzionale tra ANAS e «Autovie Venete S.p.A.» di cui appresso per il quale, precedentemente, era stata già avviata una autonoma procedura VIA di carattere regionale;

che dell'avvio del procedimento è stata data comunicazione su quotidiani a diffusione nazionale e regionale; comunicazione reiterata, dopo l'inserimento - in progetto - dello svincolo di Meolo, mediante avvisi pubblicati su quotidiani in data 14 novembre 2003;

che la regione Friuli-Venezia Giulia, con delibera 22 aprile 2004, n. 1026, ha autorizzato la formulazione dell'intesa sulla localizzazione dell'opera e ha espresso parere favorevole sul progetto, ma ha chiesto che la realizzazione della terza corsia venga effettuata solo sino alla sezione di Villesse, confermando tale posizione nella delibera 2 luglio 2004, n. 1700, trasmessa con nota 23 luglio 2004 e con la quale la Giunta si è espressa positivamente, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale del progetto;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha trasmesso, in data 30 giugno 2004, il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, della Commissione speciale VIA;

che la regione Veneto, in data 13 agosto 2004, ha trasmesso la delibera 18 giugno 2004, n. 1740 - con la quale la Giunta, anche sulla scorta del parere n. 82 reso dalla Commissione regionale VIA il 14 dello stesso mese, esprime parere favorevole al rilascio dell'attestazione di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente agli approfondimenti ed integrazioni indicati nella delibera stessa - e che la medesima regione, in data 9 novembre 2004,

ha trasmesso la delibera 29 ottobre 2004, n. 3378, con la quale la Giunta formula avviso favorevole alla localizzazione dell'intervento, con prescrizioni, raccomandazioni e considerazioni;

che anche il Ministero per i beni e le attivita' culturali, in data 23 dicembre 2004, si e' espresso favorevolmente con prescrizioni, anche tenendo conto delle osservazioni avanzate dalle Soprintendenze competenti;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota del 14 gennaio 2005, ha espresso valutazioni comparative sulle prescrizioni formulate dalla regione Friuli-Venezia Giulia nella citata delibera n. 1700/2004, pervenuta alla Commissione VIA dopo l'espressione del parere favorevole;

che - a seguito della richiesta avanzata dalla regione Friuli-Venezia Giulia sull'estensione del tracciato e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha recepito, come prescrizione, anche se detta regione si e' nel frattempo espressa anche sull'adeguamento della tratta Villesse-Gorizia - il tracciato stesso presenta uno sviluppo limitato a circa 94 km dei quali circa 54 km ricadono nella regione Veneto e circa 40 km nella regione Friuli-Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine;

che la sezione trasversale del progetto e' quella prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 per la categoria A (autostrade), ambito extraurbano, con una larghezza di m 32,50 (3 corsie di m 3,75 per carreggiata, affiancate all'esterno da una banchina di sosta di emergenza di m 3,00, e con spartitraffico da m 4) e con velocita' di progetto Vp compresa tra i 90 e i 140 km/h;

che il progetto prevede la riconfigurazione di 7 svincoli e 1 nodo, e la realizzazione del nuovo svincolo - con casello autostradale - di Meolo (compreso tra quello di Quarto d'Altino e quello di San Dona' di Piave) e del nuovo svincolo di Alvisopoli, nonche' la costruzione di 3 aree di servizio;

che le opere d'arte principali lungo il tracciato sono i ponti sui fiumi Sile, Piave e Tagliamento, progettati negli anni 60-70 e il cui calcolo strutturale era stato condotto sulla normativa allora vigente, con un carico piu' ridotto rispetto all'attuale, si' che se ne prevede la totale demolizione con costruzione di nuovi ponti, considerato che qualsiasi incremento dei carichi trascinerrebbe la situazione statica globale al di fuori dei limiti di ammissibilita';

sotto l'aspetto attuativo:

che il soggetto aggiudicatore e' ANAS SpA;

che la Societa' Autovie Venete S.p.A. e' concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, in forza della Convenzione stipulata con l'ANAS il 7 dicembre 1999, in sede di revisione dei precedenti atti convenzionali effettuata ai sensi dell'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e delle delibere attuative di questo Comitato; Convenzione approvata con decreto interministeriale 21 dicembre 1999, n. 607/Segr.Dicoter;

che i tempi per l'espletamento delle attivita' progettuali ed autorizzative residue da parte degli enti interferenti sono stimati in 24 mesi e che e' prevista la funzionalita' di un 1° lotto dell'opera per dicembre 2008, mentre il termine dei lavori e' previsto entro la fine del 2010;

sotto l'aspetto finanziario:

che l'importo complessivo dell'opera, computato tenendo conto

dell'estesa come sopra ridimensionata e delle indicazioni dell'ANAS sul contenimento delle spese generali nella misura dell'8%, e' pari a 746.851.842,12 euro di cui 577.430.187,89 per lavori ed il residuo per somme a disposizione;

che il costo verra' sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla concessionaria «Autovie Venete S.p.A», come confermato con nota del 21 gennaio 2005 dall'ANAS;

che e' stata effettuata un'analisi costi-benefici, dalla quale si evince che i costi dell'investimento sono «socialmente» recuperabili al 30° anno di «vita» dell'opera e che l'esito dell'analisi e' positivo, anche a prescindere dai benefici connessi all'abbattimento dei livelli di incidentalita', difficilmente quantificabili;

Delibera:

1. Approvazione progetto preliminare.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, e' approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione della compatibilita' ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell'«Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive km 11+650 e km 106+150 da Quarto d'Altino a Villesse e del nuovo casello autostradale di Meolo». E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e le regioni interessati sulla localizzazione dell'opera;

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 746.851.842,12 euro, sopra indicato, costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare ed e' inclusivo degli oneri per opere di mitigazione ambientale.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui e' condizionata l'approvazione del progetto e da sviluppare in sede di progettazione definitiva, sono riportate nella parte 1^a dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornira' al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

Le considerazioni sull'articolazione del sistema di pedaggi sviluppate nel penultimo comma della parte 2^a formeranno oggetto di valutazione in altra sede, posto che gli aspetti tariffari non sono rilevanti ai fini delle determinazioni di questo Comitato, limitate alla disamina degli aspetti tecnici e amministrativi.

1.4 Il progetto definitivo inoltre sara' corredato, come prescritto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 aprile 2004, da una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza attraverso la dimostrazione che l'intervento previsto e' in grado di produrre anche un innalzamento del livello di sicurezza.

1.5 L'efficacia della presente delibera resta subordinata al perfezionamento dell'intesa con la regione Veneto relativamente all'opera in questione, cosi' come previsto nella richiamata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003, mediante stipula di un atto integrativo della citata Intesa generale quadro.

2. Clausole finali.

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvedera' ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento approvato con la presente delibera.

2.2 In sede di esame della progettazione definitiva, il predetto Ministero provvedera' alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni

di cui al precedente punto 1.3, che progettuale, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA. Provvedera' inoltre a verificare il rispetto della prescrizione di cui al punto 1.4.

Il soggetto aggiudicatore provvedera' a verificare che, nelle fasi successive, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dando al riguardo assicurazioni al menzionato Ministero.

2.3 Il medesimo Ministero provvedera' a svolgere le attivita' di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere piu' stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonche' forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

2.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovra' essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 18 marzo 2005

Il Presidente: Berlusconi

Il segretario del CIPE
Baldassarri

Registrata alla Corte dei conti il 31 agosto 2005
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4
Economia e finanze, foglio n. 354

DELIBERAZIONE 18

marzo 2005

1° programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001),
ampliamento autostrada A4 da Quarto D'Altino a Villesse.
(Deliberazione n. 13/2005). (GU n. 207 del 6-9-2005)

Allegato

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Parte 1^a - prescrizioni

1. Prescrizioni da recepire nel progetto definitivo

2. Prescrizioni da attuare in fase di cantiere

Parte 2^a - Raccomandazioni

I - Prescrizioni

1.1 Nel progetto definitivo occorre

Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.

Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.

Corredare il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistica, con una relazione tecnica di ingegneria naturalistica redatta da un professionista esperto e prevedere uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica.

Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.

Predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di 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).

Contenere la documentazione cartografica prevista dalla L. 109/94 e redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

Approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale.

Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un congruo numero di posti macchina.

Sviluppare una soluzione dello svincolo e barriera di Palmanova, che valuti anche le problematiche poste dal Comune di Bagnaria Arsa.

Adottare per l'attraversamento del Fiume Tagliamento, la soluzione progettuale che prevede un maggiore interesse tra le pile del viadotto di attraversamento.

Adottare, per il tratto necessario ad evitare di intaccare la fascia del parco di Villa Mocenigo presso Alvisopoli, la soluzione progettuale che prevede l'allargamento effettuato unilateralmente sul lato nord.

Comprendere anche opere di mitigazione e compensazione relative

alla realizzazione dello svincolo di Alvisopoli.

Verificare la necessita' del potenziamento dello svincolo di Meolo per adeguare la capacita' all'entita' dei flussi in transito.

Adottare soluzioni architettoniche di pregio per le opere d'arte quali sovrappassi, ponti e viadotti.

Garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione.

Dettagliare la cantierizzazione tenendo conto che l'infrastruttura sara' utilizzata, ancorche' parzialmente, anche durante la fase di costruzione.

Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:

«Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

e altri manuali qualificati quali, ad esempio:

«Manuali di ingegneria naturalistica» della Regione Lazio, 2001 e 2003;

«Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della Regione Lombardia, 2000;

«Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002.

Contenere i riferimenti dettagliati e precisi di tutte le opere di mitigazione sia nelle tipologie sia nella precisa localizzazione sul territorio, con particolare riferimento all'aspetto naturalistico, producendo, tra l'altro:

carta dell'uso del suolo e fisionomico-strutturale della vegetazione naturale, per una fascia di un km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000;

carta derivata dei valori della qualita' naturalistica su base vegetazionale implementata con elementi faunistici per una fascia di un km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000.

Indicare in forma dettagliata le prestazioni da garantire per l'efficacia di ogni singola opera di mitigazione.

Individuare le tipologie delle opere di mitigazione in funzione dell'ottimizzazione del rapporto costi beneficio ambientali, limitando i trapianti degli alberi interferiti agli esemplari di pregio con esclusione delle specie esotiche.

Indicare, tra le opere di mitigazione e di compensazione previste, quali possano essere anticipate in riferimento alla ottimizzazione delle fasi costruttive, compatibilmente con le indicazioni impartite dagli Enti Locali.

Ubicare le opere di mitigazione e compensazione in accordo anche con gli enti Locali secondo il criterio generale di una distribuzione omogenea lungo tutto il percorso.

Comprendere un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA.

Prevedere che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardare la biodiversita' e la funzione di corridoi ecologici.

Contenere il progetto delle opere di riforestazione compensative dell'impatto atmosferico corredato dei riferimenti giustificativi dell'efficacia delle specie impiegate tenendo conto della loro funzione di corridoio ecologico.

Verificare il dimensionamento del sistema di gestione delle acque di piattaforma, anche in funzione delle diffuse aree di vulnerabilita' presenti lungo il tracciato, prevedendo la realizzazione di aree umide con funzione di ecosistemi filtro.

Verificare per tutti i corsi d'acqua interferiti che le sezioni

idrauliche siano in grado di smaltire le portate massime previste dai Piani di Bacino.

Recepire le indicazioni fornite dai Consorzi Bonifica relativamente alle problematiche idrauliche degli attraversamenti e parallelismi.

Approfondire gli effetti determinati dalla realizzazione dell'opera sulla circolazione idrogeologica, soprattutto nelle aree dove la falda e' superficiale o affiorante.

Prevedere che le barriere fonoassorbenti siano realizzate con tecniche e materiali che garantiscano un buon inserimento paesaggistico, impiegando, per quanto possibili, le tecniche di ingegneria naturalistica.

Approfondire le modalita' di individuazione dell'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta.

Privilegiare l'utilizzazione di materiale risultante dalla realizzazione di altre opere sul territorio rispetto all'apertura di nuove cave di prestito e fornire indicazioni dettagliate.

Prevedere misurazioni del clima acustico effettivo per ciascuno dei cantieri previsti rispetto ai ricettori sensibili individuati in proximita' e, eventualmente, ampliare i sistemi di abbattimento dell'emissione acustica.

Contenere le indicazioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 142/2004 relativo all'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.

Approfondire l'analisi dell'inserimento paesaggistico dell'opera nei tratti piu' sensibili con particolare riferimento agli svincoli e alle zone di maggiore sensibilita' ambientale.

In proximita' degli abitati dovranno essere realizzate apposite fasce vegetazionali ed inserite adeguate barriere antirumore al fine di contenere gli impatti in particolare sui ricettori sensibili.

In corrispondenza del manufatto n. 63 in Comune Teglio Veneto dovra' essere realizzato un sottopasso ciclo-pedonale a servizio delle comunita' locali.

Al manufatto n. 42 in Comune di Portogruaro dovra' essere aggiunta una campata per consentire la compatibilita' con le opere di viabilita' ordinaria in progetto.

I sovrappassi numeri 49, 55, 59 in Comune di Roncade dovranno essere dotati di idonee piste ciclabili.

Il sottopasso di via Pesaro in Comune di Roncade dovra' essere portato all'altezza netta almeno di 3,20 m per consentire un agevole transito dei mezzi leggeri.

Il sottopasso sulla S.P. Jesolana in Comune di Quarto d'Altino dovra' essere allargato o, in alternativa, dovranno essere realizzati due tunnel per l'utilizzo ciclo-pedonale; contestualmente va verificata la possibilita' di realizzare lo stesso manufatto autostradale con un'altezza libera di almeno 4 m.

La strada campestre di affiancamento all'autostrada in Comune di S. Dona' di Piave dovra' essere asfaltata.

La piazzola di sosta prevista in Comune di S. Dona' di Piave dovra' essere opportunamente allontanata dagli attuali insediamenti abitativi.

Dovra' essere mantenuto il collegamento stradale locale esistente tra Annone Veneto e la frazione di Loncon in Comune di S. Stino di Livenza, interessato dalle opere di allargamento autostradali.

Verificare la necessita' di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord-est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilita' di accesso ed uscita dell'autostrada dal centro ed eventualmente presentare variante progettuale.

L'ampliamento per la realizzazione della terza corsia, in corrispondenza del SIC «Paludi di Porpetto», dovra' essere realizzato evitando, per quanto possibile, di interessare l'area umida in

questione.

Tutti i ponti dovranno essere progettati arretrandone le spalle, per garantire il mantenimento delle sponde.

L'ampliamento dell'infrastruttura dovrà evitare, dove possibile, di interessare direttamente specchi acquei lacustri o aree prossime a questi.

Dovrà essere rivalutata la collocazione di infrastrutture a rete (elettrorodotti, gasdotti, ecc.) e sostegni, interessati dall'ampliamento, per un loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.

Dovrà essere predisposta - e consegnata alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per l'approvazione - un'analisi dell'impatto del progetto sul patrimonio archeologico, contenente anche misure atte a limitare i danni al patrimonio stesso.

In relazione agli impatti attesi dovranno essere approfondite nel prosieguo della progettazione le seguenti misure di compensazione, richiedenti un'analisi territoriale più approfondita ed estesa ad un conveniente intorno e finalizzata ad una proposta di miglioramento del tessuto extraurbano, anche con il recupero di parte della estensione delle superfici sottratte per la realizzazione dell'opera, attraverso:

- il ripristino ambientale di cave dismesse;
- la riqualificazione di aree industriali;
- interventi di ricomposizione naturalistica.

Studiare un'alternativa tale da ridurre l'interferenza dello svincolo con la città di Palmanova.

Nel tratto in corrispondenza del «Bosco di Alvisopoli»:

- effettuare uno spostamento dell'asse stradale a Nord in modo che la terza corsia Sud non oltrepassi il limite dell'attuale sede stradale;

- realizzare adeguate protezioni antirumore;

- non realizzare aree di sosta nelle immediate vicinanze dell'area considerata.

Rivedere il previsto ampliamento dello Svincolo di S. Stino di Livenza in quanto lo stesso interferisce con un edificio rurale d'epoca di particolare pregio ambientale e paesaggistico, che meriterebbe di essere riconsiderato ai fini di una sua auspicabile conservazione.

Rivedere la possibilità di conservare l'edificio rurale di cui alla scheda 12 nel tratto 1 e quello in prossimità del fiume Livenza in Comune di Cessalto.

Eseguire sopralluoghi e surveys nelle aree per le quali non sono ad oggi disponibili le Carte Archeologiche.

Effettuare sondaggi stratigrafici per definire l'effettiva estensione delle presenze archeologiche indicate in superficie.

Condurre verifiche stratigrafiche e sopralluoghi nelle aree per le quali le conoscenze acquisite possono suggerire presenze archeologiche sepolte.

Sulla base dei dati raccolti nei sopralluoghi, sondaggi e verifiche definire i siti archeologici da sottoporre ad indagine estensiva con le eventuali modifiche progettuali che si rendessero necessarie per la stesura del progetto stesso.

Resta inteso che:

- la direzione scientifica degli interventi di cui ai 4 punti precedenti sarà della Soprintendenza per i Beni Archeologici;

- l'esecuzione di tali interventi dovrà avvenire senza alcun aggravio di spesa diretta per la Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, effettuare preliminarmente prospezioni geofisiche.

Aggiornare i dati di traffico relativi allo scenario di base, prendendo come anno di riferimento il 2003.

Verificare la necessità di opere di potenziamento del casello di

Meolo ed eventualmente predisporre i relativi elaborati progettuali.

Verificare la congruita' delle dimensioni della rotatoria di connessione con la S.R. 89 ed eventualmente predisporre gli elaborati progettuali delle opere di potenziamento.

Verificare la necessita' di realizzare un parcheggio presso il nuovo casello di Meolo, nonche' reperire gli spazi per veicoli pesanti; predisporre eventualmente i relativi elaborati progettuali.

Prevedere sistemi che agevolino la percorrenza in autostrada in condizioni di nebbia, con dispositivi luminosi, ottici o sonori, soprattutto per quei tratti che notoriamente sono colpiti particolarmente da tale fenomeno.

Allegare tutti i nulla-osta idraulici e le autorizzazioni rilasciate dagli organi preposti. (Magistrato delle acque di Venezia, Autorita' di bacino, Consorzio di Bonifica, ecc.).

Per la parte relativa alle emissioni in atmosfera, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.

Per la parte riguardante l'impatto sulla qualita' dell'aria, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.

Nello studio d'impatto ambientale, integrare i riferimenti bibliografici e la documentazione di accompagnamento.

Per la parte riguardante l'impatto acustico, anche a seguito della intervenuta emanazione del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004, n. 142, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.

La costituzione di nuove aree di afforestazione relative alle misure di compensazione dovranno essere preferibilmente realizzate in punti concentrati anziche' in senso lineare.

Attuare la misura di compensazione conseguente alla sottrazione dell'Area di SIC/ZPS «Ambiti fluviali dei Fiumi Reghe e Lemene: Cave di Cinto Maggiore» con la costituzione di un'area boscata di idonee dimensioni, in congruita' con l'ambito tutelato.

Gli importi delle singole categorie di lavoro debbono essere riformulati, tenendo separati gli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta.

Le spese generali debbono essere contenute nella misura dell'8%.

Il tempo di esecuzione deve essere contenuto entro il mese di dicembre 2010 onde pervenire all'apertura al traffico con l'inizio dell'anno 2011.

1.2 Per la fase di cantierizzazione si prescrive quanto segue

Dovra' essere verificata la possibilita' di ubicare i cantieri in vani di cave gia' esistenti e/o in aree industriali ancora in via di saturazione e quindi gia' serviti da viabilita' al fine di minimizzare gli impatti.

Dovranno essere utilizzati esclusivamente automezzi con standard emissivi come da direttive europee (Euro 2 o Euro 3).

Dovranno essere predisposti impianti a pioggia per bagnare aree di deposito inerti con disposizione razionale dei cumuli di scarico.

Dovranno essere impiegate pale caricatrici gommate per il caricamento e la movimentazione del materiale di scavo.

Dovranno essere utilizzati dispositivi lavar ruote degli automezzi pesanti all'uscita di cantiere.

Dovra' essere previsto il lavaggio periodico della viabilita' esterna interessata e delle aree interne per limitare il sollevamento di polvere dalle piste di cantiere.

Dovranno essere utilizzati teli protettivi a chiusura del cassone degli autocarri in transito sulle strade.

Dovranno essere predisposte idonee quinte verdi e/o posa in opera di pannelli di recinzione delle aree di cantiere a protezione delle aree abitate.

In riferimento alla Qualita' Biologica del Suolo (QBS), dovra' essere prestata particolare attenzione alle modalita' di scotico e

accumulo dei suoli ed al successivo ripristino delle aree interessate degli interventi.

Ogni lavoro di scavo o di altra natura che verra' eseguito nella realizzazione dell'opera in oggetto andra' effettuato sotto controllo archeologico. Numero degli operatori, tempi e modalita' verranno successivamente definiti con le Autovie Venete S.p.A. nella predisposizione del piano operativo di intervento.

I siti archeologici che dovessero venire alla luce nel corso dei lavori di realizzazione della terza corsia andranno indagati estesamente. Le ditte incaricate degli scavi archeologici dovranno essere individuate tra quelle di comprovata esperienza in campo archeologico. Dovra' inoltre essere realizzata la necessaria documentazione di scavo, comprensiva di rilievi, fotografie e schede US. Tale materiale, alla fine degli scavi, dovra' essere consegnato alla competente Soprintendenza.

Resta inteso che:

la direzione scientifica degli interventi di cui ai 2 punti precedenti sara' della Soprintendenza per i Beni Archeologici;

l'esecuzione di tali interventi dovra' avvenire senza alcun aggravio di spesa diretta per la Soprintendenza per i Beni Archeologici;

la Societa' Autovie Venete S.p.A. dovra' - qualora nel corso dei lavori di cui al punto precedente dovessero emergere evidenze archeologiche di particolare rilevanza - studiare e mettere in atto forme di conservazione e/o valorizzazione delle evidenze «in situ».

Effettuare, preventivamente alla apertura del cantiere e su tutto il tragitto della variante in progetto, un'accurata ricognizione di superficie.

A seguito della valutazione dei risultati delle operazioni preventive potranno essere richiesti sondaggi di accertamento in aree segnalate ed eventuali scavi archeologici di preesistenze antiche in situ. La successiva apertura superficiale del tracciato, cosi' come i tratti di scavo in trincea, dovranno comunque essere definiti con assistenza archeologica con previsione di indagine di scavo delle strutture antiche eventualmente individuate. Resta inteso che tutte le operazioni di verifica preventiva e di eventuale scavo archeologico saranno effettuate da operatori archeologici di comprovata fiducia, esterni all'Amministrazione, con onere non a carico della Soprintendenza per i Beni Archeologici, che si riserva la direzione scientifica degli interventi archeologici, nonche' le disposizioni di tutela ritenute necessarie sulla base di eventuali evidenze archeologiche in situ.

II - Raccomandazioni e Considerazioni

Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attivita' di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel piu' breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 7761/2001 (EMAS).

Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.

Prevedere un impianto di misura della visibilita' con attivazione automatica di impianti di segnalazione in caso di riduzione della stessa.

Appare opportuno addivenire ad un Accordo Quadro tra i vari soggetti istituzionali per la definizione delle procedure espropriative da adottare, al fine di garantire un migliore rapporto con i cittadini interessati agli espropri.

Dovra' essere garantita la funzionalita' idraulica della rete idrografica e di bonifica esistente.

Dovra' essere valutata la previsione di realizzare una bretella di collegamento tra Alvisopoli e Teglio Veneto.

Dovra' essere verificata la possibilita' di adeguare, aumentandone la sezione del sottopasso, il manufatto n. 47 in

localita' Portovecchio in Comune di Portogruaro.

Dovra' essere verificata la possibilita' di ampliare la sezione trasversale del sottopasso di via Vallio, nonche' di inserire un manufatto ciclo-pedonale sovrappassante l'autostrada, in corrispondenza della S.R. «Treviso Mare», in Comune di Meolo.

La realizzazione del parcheggio in prossimita' del casello di Alvisopoli dovra' essere attentamente studiata sia per quanto attiene la sua localizzazione ed il suo inserimento paesaggistico, sia per il dimensionamento dello stesso.

Sia valutata la possibilita' di rialzare i ponti sui fiumi Musette e Vallio in Comune di Roncade per consentire rispettivamente la realizzazione di una pista ciclabile e di un percorso naturalistico sottostanti.

Appare opportuno che il viadotto n. 46 in Comune di Roncade venga rettificato verso ovest e raccordato con via Pomodoro, dotandolo di pista ciclabile.

Dovranno essere valutate le geometrie di tutti i manufatti autostradali in relazione alle esigenze della viabilita' regionale, provinciale e comunale.

Per il casello di Alvisopoli appare opportuno sia riportato anche il toponimo «Bibione».

Appare opportuno venga verificata la possibilita' di introdurre un sistema di pedaggi che consenta di adottare tariffe differenziate al fine di agevolare i transiti locali e di reperire, altresì, le risorse economiche per la realizzazione delle opere necessarie al miglioramento della viabilita' ordinaria di collegamento del casello Alvisopoli-Bibione con le spiagge.

Che venga verificata, ai fini trasportistici la capacita' dei piazzali di accesso alle stazioni ed alle barriere.



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. 4269/09

Trieste, 13 NOV. 2009

Legge n. 443 del 21.12.2001, D.Lgs n. 163 del 12 aprile 2006.

Delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130/2006.

“Casello di San Stino di Livenza e viabilità di collegamento”.

Attivazione delle procedure approvative.

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture edei Trasporti
Piazzale Porta Pia, 1
00161 ROMA

Si trasmette, in allegato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 , n.1 copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera in oggetto, per l'attivazione delle procedure approvative, risultando le opere correlate alla realizzazione dell'“Ampliamento dell'Autostrada A4 con la realizzazione della terza corsia, tratto Venezia-Trieste”.

Si comunica che, ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. n. 163/2006, sono state attivate, con nota a parte, le procedure per la pronuncia di compatibilità ambientale.

Si precisa, infine, che il Responsabile Unico del Procedimento è l'ing. Enrico Razzini.

Distinti saluti.

IL COMMISSARIO DELEGATO
Dott. Renzo Tondo



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

PROGETTO PRELIMINARE

MANDATARIA



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

MANDANTI



GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - Via V. Lazzaretto Vecchio, 26
Società soggetta al diritto tributario italiano
Friuli S.p.A. - Finanziaria Geodati per Friuli Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A23 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

A - PARTE GENERALE

B - TOPOGRAFIA E CARTOGRAFIA

C - GEOLOGIA E GEOTECNICA



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")

Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche

Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia

Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

PROGETTO PRELIMINARE

MANDATARIA



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

MANDANTI

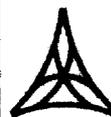


GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - Via L. Galvani, 10
Società a partecipazione paritetica
Friuli S.p.A. - Friuli Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - LEGNANO
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

D - IDRAULICA

E - VIABILITA'

G - OPERE D'ARTE PRINCIPALI

H - OPERE D'ARTE MINORI



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

PROGETTO PRELIMINARE

MANDATARIA

MANDANTI



Via Squero, 12 - 35043 Monseice (PD)

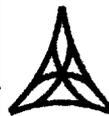


GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - Via V. Luzzi, 18 - Tel. 040 3189542
Società soggetta a controllo pubblico
Friuli S.p.A. - Direzione Regionale Infrastrutture
CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - GORIZIA

I - OPERE EDILI E FABBRICATI

L - IMPIANTI

M - SISTEMAZIONE IDRAULICA

P - OPERE A VERDE

Q - OPERE DI PROTEZIONE ACUSTICA



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000) CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

MANDATARIA

MANDANTI



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)



GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO E INGEGNERICO

S.P.A. AUTOVIE VENETE



CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
DEL VENETO
A28 FRIULI-VENEZIA GIULIA
A28 PORTOGRARO - GORIZIA

S - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

MANDATARIA



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

MANDANTI

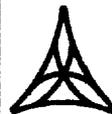


GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - VIA V. L. 19 - TEL. 040 3189542
Società soggetta al Registro Imprese e al Tribunale di Trieste
Friuli S.p.A. - Finanziaria Regionale Friuli Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - COCCHIANO

T - INTERFERENZE

U - ESPROPRI

V - SICUREZZA - D.lgs N.81

W - ELENCO PREZZI

Z - COMPUTO - QUADRO DI SPESA



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008



AUTOVIE VENETE



AREA SVILUPPO - PR
via Del Lazzaretto Vecchio, 26
34123 - Trieste



via Del Lazzaretto Vecchio, 26
34123 - Trieste

Tel 040 3189542
0432 925542
Fax 040 3189545

commissario@autovie.it

**P115 - AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA
TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) -
SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

FILES .PDF E .DWF

Trieste, 31 luglio 2009



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

Prot. n. 4263/09

Trieste, 13 NOV. 2009

Legge n. 443 del 21.12.2001, D.Lgs n. 163 del 12 aprile 2006. Delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130/2006.
"Casello di San Stino di Livenza e viabilità di collegamento".

Attivazione delle procedure approvative.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Servizio V.I.A.
Via C. Colombo, 44
00147 ROMA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per la qualità e la tutela del
Paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee
Via San Michele, 22
00153 ROMA

Soprintendenza per i Beni Architettonici
e paesaggistici per le Province di
Venezia, Belluno, Padova e Treviso
Santa Croce, 770
30135 VENEZIA

Soprintendenza per i Beni Archeologici
per il Veneto
via Aquileia, 7
35139 PADOVA

Regione Veneto
Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti
Unità Complessa Valutazione
Impatto Ambientale (V.I.A.)
Calle Priuli - Cannaregio, 99
30121 VENEZIA

Provincia di Venezia
Ufficio V.I.A.
Via Forte Marghera
30170 MESTRE

Si trasmette, in allegato alla presente, copia, anche su supporto magnetico, del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale dell'opera di cui all'oggetto, per l'attivazione delle procedure di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163, rientrando l'opera



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

in questione tra quelle individuate dalle delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130/2006, ai sensi dell'art. 1 della L. n. 443/01.

La riconfigurazione dello svincolo di San Stino di Livenza era stata prevista nel Progetto Preliminare dell'allargamento a tre corsie di marcia dell'A4, approvato dal C.I.P.E. con Deliberazione n° 13 d.d. 18.03.2005 pubblicata sulla G.U. n. 207 d.d. 06.09.2005. L'approvazione è risultata espressamente comprensiva della attestazione della compatibilità ambientale dell'opera, avendo recepito l'istruttoria svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti le risultanze del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che trasmise, in data 30 giugno 2004, il parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni della Commissione speciale VIA, quelle delle Regioni interessate, che si espressero con relative delibere di Giunta (Delibera Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia n. 1700 dd. 02.07.2004 - Delibera Regione del Veneto n. 1740 dd. 18.06.2004), quella del Ministero dei Beni Architettonici e Culturali, che si esprime favorevolmente con prescrizioni il 23.12.2005 e, nuovamente, quella del Ministero dell'Ambiente, che si è espresso con nota dd. 14.01.2005 sulle prescrizioni della Delibera di Giunta della Regione FVG n.1700 del 02.07.2004.

L'allegato A alla Deliberazione n° 13 d.d. 18.03.2005 (Prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) riporta diverse prescrizioni e raccomandazioni per lo sviluppo della progettazione definitiva, tre le quali si legge che:

“nel progetto definitivo occorre verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord-est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso ed uscita dell'autostrada dal centro ed eventualmente presentare variante progettuale” (XLV capoverso delle Prescrizioni).

Il medesimo allegato alla Deliberazione C.I.P.E. richiede anche che:

“nel progetto definitivo occorre approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale” (VII capoverso delle Prescrizioni) e *“nel progetto definitivo occorre rivedere il previsto ampliamento dello Svincolo di S. Stino di Livenza in quanto lo stesso interferisce con un edificio rurale d'epoca di particolare pregio ambientale e paesaggistico, che meriterebbe di essere riconsiderato ai fini di una sua auspicabile conservazione”* (V capoverso delle Raccomandazioni);

Gli approfondimenti legati alla progettazione definitiva hanno evidenziato che lo spostamento del Casello di San Stino di Livenza comporterà dei miglioramenti sotto diversi aspetti (i dettagli sono riportati nell'allegato studio di impatto ambientale).

Il progetto rispetta quanto previsto dall'Allegato Tecnico XXI del D.Lgs N. 163/2006, nonché quanto previsto dall'art. 165, in relazione ai progetti sottoposti a valutazione di impatto ambientale.

Si comunica che, come previsto dalla normativa vigente, l'avviso al pubblico di richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, con evidenza del deposito di copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, verrà pubblicato il giorno 19 novembre 2009 sui quotidiani “Il Gazzettino” e “La Nuova Venezia” per quanto concerne i quotidiani a diffusione locale, e sui quotidiani “Corriere della Sera” e “Sole 24 Ore” per quelli a diffusione nazionale.

Ai sensi della normativa vigente in materia, entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione sui quotidiani di cui sopra, chiunque abbia interesse può presentare proprie osservazioni sull'opera in oggetto, ai seguenti indirizzi:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, Servizio V.I.A. – via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 ROMA;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Direzione Generale per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea – via San Michele, 22 – 00153 ROMA;



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

- Regione del Veneto – Direzione Valutazione Progetti e Investimenti - Unità Complessa
Valutazione di Impatto Ambientale – calle Priuli, Cannaregio, 99 – 30121 VENEZIA.

Nello stesso avviso sarà comunicata la data della presentazione al pubblico del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, e precisamente il giorno 27 novembre 2009, alle ore 18.30, presso la Sala consiliare del Comune di San Stino di Livenza.

Sarà cura di questo Ufficio inviare copia degli avvisi pubblicati sui quotidiani sopra elencati.

Si informa, inoltre, che il progetto di cui trattasi viene inviato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affinché lo stesso sia sottoposto all'approvazione del CIPE, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163.

Si precisa, infine, che il Responsabile Unico del Procedimento è l'Ing. Enrico Razzini.

Distinti saluti.

IL COMMISSARIO DELEGATO
Dott. Renzo Tondo

Allegati:

- per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Servizio V.I.A. via C. Colombo, 44 00147 ROMA n. 2 copie cartacee e n. 2 in supporto magnetico;
- per il Ministero per i Beni e le Attività Culturali Direzione Generale per la qualità e la tutela del Paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanea via San Michele, 22 00153 ROMA n. 2 copie cartacee e n. 1 in supporto magnetico;
- per la Soprintendenza per i Beni Architettonici e paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso Santa Croce, 770 30135 VENEZIA n. 1 copia cartacea e n. 1 supporto magnetico;
- per la Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto via Aquileia, 7 35139 PADOVA n. 1 copia cartacea e n. 1 in supporto magnetico;
- per la Regione Veneto Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti Unità Complessa Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.) Calle Priuli – Cannaregio, 99 30121 VENEZIA n. 2 copie cartacee e n. 6 in supporto magnetico;
- per la Provincia di Venezia Ufficio V.I.A. Via Forte Marghera 30170 MESTRE n. 1 copia cartacea e n. 1 in supporto magnetico.



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

MANDATARIA



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

MANDANTI



GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34128 TRIESTE - Via V. Libertà, 10 -
Società soggetta al Registro Imprese di Trieste
Fri.Ve S.p.A. - Finanziaria S.p.A. - Friuli Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A23 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

A - PARTE GENERALE

B - TOPOGRAFIA E CARTOGRAFIA

C - GEOLOGIA E GEOTECNICA



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

MANDATARIA

MANDANTI



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

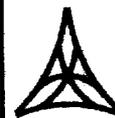


GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO

**S.p.A. AUTOVIE VENETE**

34120 TRIESTE - VIA C. G. C. 10 - 1° PIANO
Società specializzata in servizi di ingegneria, architettura e
Friuli S.p.A. - Friuli Venezia Giulia - Trieste

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

D - IDRAULICA**E - VIABILITA'****G - OPERE D'ARTE PRINCIPALI****H - OPERE D'ARTE MINORI**



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")

Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche

Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia

Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

PROGETTO PRELIMINARE

MANDATARIA

MANDANTI



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

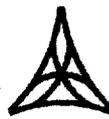


GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - Via V. L. 12 - Tel. 040 3189542
Società soggetta all'art. 2359 del Codice Civile
Friuli S.p.A. - Direzione Regionale Friuli Venezia Giulia

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - GORIZIANO

I - OPERE EDILI E FABBRICATI

L - IMPIANTI

M - SISTEMAZIONE IDRAULICA

P - OPERE A VERDE

Q - OPERE DI PROTEZIONE ACUSTICA



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE
Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA**

PROGETTO PRELIMINARE

MANDATARIA

MANDANTI



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)



GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO E LOGISTICO

I.P.A. AUTOVIE VENETE



CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA TRIESTE
A28 PORTOGRUARO - GORIZIA

S - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008

VIA LAZZARETTO VECCHIO, 26 - 34123 TRIESTE

Tel 040 3189542 - 0432 925542 - Fax 040 3189545 commissario@autovie.it

Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (c.d. "Legge Obiettivo")
Primo Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche
Intesa Generale Quadro Ministero Infrastrutture e Trasporti - Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia
Intesa Generale Quadro Governo - Regione del Veneto

- CORRIDOI AUTOSTRADALI E STRADALI
- COMPLEMENTO DEL CORRIDOIO STRADALE 5 E DEI VALICHI CONFINARI
- ASSE AUTOSTRADALE
- AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA

**TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) - SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

MANDATARIA



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

MANDANTI



GEODATA
GEOENGINEERING CONSULTANTS



VENETO PROGETTI S.C.

SUPPORTO TECNICO OPERATIVO LOGISTICO



S.p.A. AUTOVIE VENETE

34123 TRIESTE - Via V. Vesputi, 10 - Tel. 040 3189542
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Autovie S.p.A. - Finanziaria Registrata Tribunale di Trieste

CONCESSIONARIA AUTOSTRADALE
A4 VENEZIA - TRIESTE
A28 PALMANOVA - UDINE
A28 PORTOGRUARO - CONEGLIANO

T - INTERFERENZE

U - ESPROPRI

V - SICUREZZA - D.lgs N.81

W - ELENCO PREZZI

Z - COMPUTO - QUADRO DI SPESA



**COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA - TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE - GORIZIA**

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008



AUTOVIE VENETE



AREA SVILUPPO - PR
via Del Lazzaretto Vecchio, 26
34123 - Trieste



via Del Lazzaretto Vecchio, 26
34123 - Trieste

Tel 040 3189542
0432 925542
Fax 040 3189545

commissario@autovie.it

**P115 - AMPLIAMENTO DELLA A4 CON LA TERZA CORSIA
TRATTO SAN DONA' DI PIAVE (progr. km 29+500) -
SVINCOLO DI ALVISOPOLI (progr. km 63+000)
CASELLO DI SAN STINO DI LIVENZA
PROGETTO PRELIMINARE**

FILES .PDF E .DWF

Trieste, 31 luglio 2009



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – Commissione Tecnica VIA – VAS

U.prot CTVA - 2010 - 0003311 del 28/09/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2010 - 0023044 del 29/09/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

11 1 1 2010 1000 01 1 1 2010 1000 01 1 1 2010 1000 01 1 1 2010 1000 01

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
SEDE

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223063/64 - fax 0657223082 - e-mail: ctvia@minambiente.it

Pratica N.:

Ref. Mittente:

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

Trasmissione parere n. 519 del 16 settembre 2010.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, ai fini del successivo inoltro al Ministero delle Infrastrutture a cura del Sig. Ministro, si trasmette copia conforme del parere, espresso ai sensi del D. Ldg 12 aprile 2006, n. 163, relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS nella seduta plenaria del 16 settembre 2010.

All.: c.s.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)





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

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

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

Parere n. 519 del 16.09.2010

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

[Handwritten signatures and initials]

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

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

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato e integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" e in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

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

VISTA la Relazione Istruttoria;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1 Aspetti Programmatici :

1.1 Quadro della Programmazione Nazionale

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

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

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

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

1.2 Strumenti di Programmazione

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

1.3 Strumenti di Pianificazione Territoriale

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

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

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

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

Bandiziol e Prassancon.

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

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

1.4 Pianificazione di Settore di Area Vasta

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

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

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

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

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

1.5 Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.5.2 Il Piano di Classificazione Acustica

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

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

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

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

1.6 I Vincoli presenti nel territorio

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

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

2 Quadro di Riferimento Progettuale

2.1 Finalità dell'Intervento

2.1.1 Inquadramento dell'area

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

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

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

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

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

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

2.2 Alternative per il nuovo svincolo di S. Stino

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

a) La soluzione n.1

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

b) La soluzione n.2

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

c) La soluzione n.3

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

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

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

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

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

2.3 L'Alternativa zero

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

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

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

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

a) La soluzione n.1

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

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

b) La soluzione n.2

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

c) La soluzione n.3

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

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

d) La soluzione n.4

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

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

2.5 Bilancio Materiali

Il bilancio materiali dell'opera è espresso in due tabelle nelle quali sono specificate le varie quantità e tipologie di materiali utilizzati, compreso il loro parziale riutilizzo con un bilancio totale di 32.319,56 m³ di materiale avviato a discarica contro 149.869,48 m³ di materiale da cava.

2.6 Cantierizzazione

2.6.1 Principali fasi costruttive

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

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

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

2.6.2 Durata dei lavori

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

2.7 Opere di Mitigazione ambientale e di Compensazione

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

2.7.1 Opere a verde

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

h) inerbimento di base a spaglio ed idrosemina;

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

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

2.7.3 *Trattamento acque di piattaforma*

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

2.7.4 *Opere di continuità ecologica*

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

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

Le opere di mitigazione previste prevedono l'adozione di:

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

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

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

2.7.7 *Opere di Compensazione*

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

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

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

3 Quadro di Riferimento Ambientale

3.1 Componente "Atmosfera"

3.1.1 Caratterizzazione meteorologica

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

3.1.2 Caratterizzazione qualità dell'aria

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

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

Per il biossido di zolfo (**SO₂**) non vi sono stati superamenti della soglia di allarme di 500 µg/m³, né superamenti del valore limite orario (350 µg/m³) e nemmeno superamenti del valore limite giornaliero (125 µg/m³). Analogamente non destano preoccupazione le concentrazioni di monossido di carbonio (**CO**) rilevate a livello regionale.

Per la valutazione dei livelli di **NO₂**, sono stati considerati i 2 punti di campionamento più vicini all'area considerata: le stazioni di Concordia Sagittaria e di San Donà di Piave, in cui il valore limite annuale più margine di tolleranza per l'anno 2008, complessivamente pari a 42 µg/m³, è rispettato in tutte le stazioni. Nelle stazioni di San Donà di Piave e Concordia Sagittaria nell'anno 2008, si sono raggiunte medie rispettivamente di 32 µg/m³ e di 18 µg/m³, inferiori quindi al valore limite annuale per la protezione della salute umana, senza alcun margine di tolleranza.

Esaminando i dati riguardanti l'**Ozono**, non vi sono superamenti della soglia di allarme durante il 2008, e soltanto 4 superamenti nella stazione di Concordia Sagittaria della soglia di informazione oraria di 180 µg/m³. Nelle stazioni in esame il valore dell'obiettivo a lungo termine, viene superato rispettivamente 27 volte a San Donà di Piave e 67 a Concordia Sagittaria; in entrambi i casi il numero di superamenti è maggiore dei 25 giorni per anno civile. Il valore bersaglio per la protezione della vegetazione di 18000 µg/m³*h (AOT40) viene superato nella stazione di Concordia Sagittaria nel 2008, dove raggiunge anche i 30000 µg/m³*h.

Per l'analisi dei dati sul particolato **PM₁₀** il numero di superamenti consentiti del limite giornaliero di 50 µg/m³ è pari a 35. Il limite è stato superato in entrambe le stazioni considerate, raggiungendo i 60 superamenti a San Donà di Piave. Considerando, invece, le medie annuali registrate si osserva che il valore limite di 40 µg/m³ è stato rispettato nel 2008 sia a Concordia Sagittaria che a San Donà di Piave. Per la stazione di Concordia S., nell'anno 2007 si è raggiunta una media di 0,5 ng/m³ di Benzo(a)pirene, inferiore quindi al valore obiettivo di 1 ng/m³.

Dalla zonizzazione dell'aria della Provincia di Venezia, relativa al parametro PM₁₀, si rileva che il comune di San Stino di Livenza ricade all'interno di quelli con densità emissiva <7 t/anno kmq, inseriti nelle aree "A2 Provincia", non rappresentano una fonte rilevante di inquinamento per se stessi e i comuni limitrofi. A questi comuni devono essere comunque applicate misure finalizzate al risanamento della qualità dell'aria.

3.1.3 Valutazione degli impatti

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

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

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

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

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

3.2 Componente "Ambiente idrico"

3.2.1 Acque sotterranee

Idrogeologia della Pianura Veneta

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

Da questa fascia originano una serie di corsi d'acqua, tra cui il più importante è il Sile, mentre tra quelli secondari si annoverano lo Zero, il Dese e il Tergola. La portata media delle risorgive tra i Monti Lessini e il Tagliamento è pari a 92 m³/s, di cui 49 fino al Piave e i restanti 43 tra Piave e Tagliamento.

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

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

Qualità delle acque

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

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

Nell'area del Comune di S. Stino si possono identificare due punti di monitoraggio della falda profonda (307 e 311), rispettivamente a monte e a valle dell'intervento. I dati chimico-fisici rilevati sono riportati nel SIA; i valori corrispondono ai tenori medi rilevati nelle campagne del novembre '98 e del maggio '99, da cui si nota la presenza di elevate concentrazioni di Ammoniaca (NH₄⁺), in entrambi i pozzi, di Fe e As nel pozzo 311, mentre non ci sono misure nel pozzo 307.

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

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

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

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

3.2.2 Idrografia

La rete idrografica locale è costituita principalmente da:

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

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

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

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

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

Bacino del Lemene

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Qualità delle acque superficiali

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

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

3.2.4 Rischio idraulico e compatibilità

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

In particolare,

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

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

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

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

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

3.2.5 Compatibilità idraulica del progetto

Opere idrauliche di progetto

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

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

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

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

3.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.1 *Aspetti pedologici*

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

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

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

3.3.2 *Impatti potenziali sulla componente suolo-sottosuolo*

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

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

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

3.4 Componente "Vegetazione, flora e fauna"

3.4.1 Stato attuale

Vegetazione

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

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

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

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

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

Impatti sulla vegetazione

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

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

Fauna

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

Impatti sulla Fauna

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

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

3.4.2 Interventi di mitigazione

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

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

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

3.5 Componente "Ecosistemi"

3.5.1 Stato attuale

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

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

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

3.5.2 Stima delle possibili interferenze

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

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

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

Di cui sono da considerarsi significativi le prime quattro tipologie.

Valutazione d'incidenza

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

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

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

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

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

3.6 Componente "Rumore e vibrazioni"

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

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

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

3.7 Componente "Paesaggio"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Inoltre nel SIA sono individuati i seguenti potenziali impatti:

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

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

4 Valutazioni Finali

4.1 Quadro di riferimento ambientale

4.1.1 Componente "Atmosfera"

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

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

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

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

4.1.2 Componente "Ambiente idrico"

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

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

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

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

4.1.3 Componente "Rumore e vibrazioni"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Delibere Comunali e Provinciali, Viabilità locali

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

Osservazioni di privati e/o Enti pubblici su problematiche generali

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

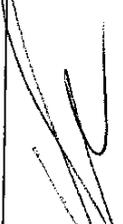
[Handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials on the right side of the page]

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

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

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

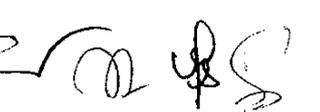













N°	Data	Protocollo	Mittente/Comune	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
7	11/03/2010	DVA-2010-0007017	Sig.ra Maria Grazia Zecchetto-Annone (VE)	<p>tare meglio le risorse impiegate per la realizzazione del sottopasso posto all'uscita dell'attuale casello.</p> <p>L'osservazione (numerata come osservazione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

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

[Handwritten signatures and initials in the left margin]

[Large handwritten signatures and initials in the right margin]

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

PARERE POSITIVO

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

Indirizzi progettuali e programmatici :

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

Il progetto definitivo inoltre deve:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si **raccomanda** inoltre che :

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

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

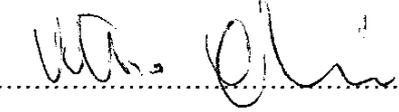
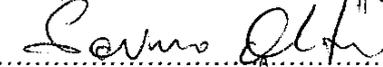
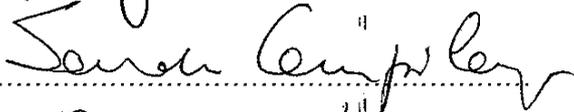
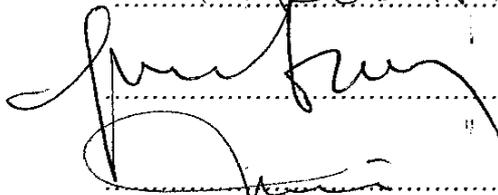
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

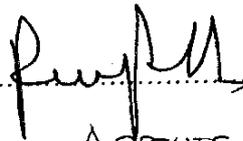
Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE



Dott. Renzo Baldoni

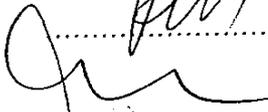


ASSENTE

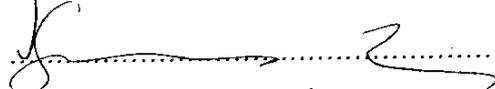
Prof. Gian Mario Baruchello



Dott. Gualtiero Bellomo



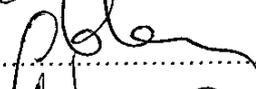
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



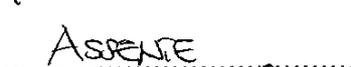
Ing. Eugenio Bordonali



Dott. Gaetano Bordone



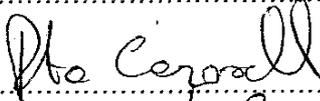
Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli



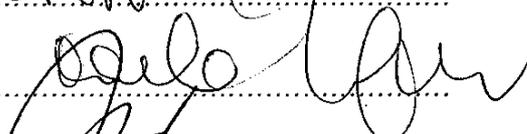
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro



Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

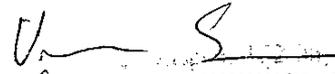
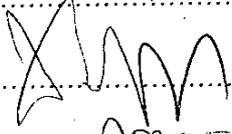
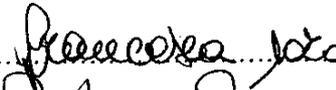
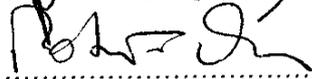
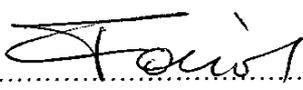
Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Rappresentante Regionale
Regione Veneto
Ing. Giuseppe Fasiol


.....

.....
ASSENTE
.....


.....

.....

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

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

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 100 del 01 febbraio 2011

Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Mestre) ed il raccordo Villesse Gorizia - Tratto San Donà di Piave (Progressiva Km 29+500) - Svincolo di Alvisopoli (Progressiva Km 63+000) - Casello di San Stino di Livenza - Comuni di localizzazione: San Stino di Livenza, Annone Veneto (VE) - Procedura di VIA Statale - Legge Obiettivo n. 443/2001.

[Ambiente e beni ambientali]

Note per la trasparenza:

Il progetto prevede lo spostamento in direzione Nord-Est dell'attuale casello di S. Stino di Livenza (VE), posizionato lungo l'autostrada A4, nel tratto compreso tra Venezia e Trieste. Le principali opere previste dall'intervento sono la dismissione dell'attuale casello e la realizzazione della nuova infrastruttura, in un'area compresa tra i Comuni di Annone Veneto e di S. Stino di Livenza.

L'Assessore Renato Chisso riferisce quanto segue.

Il Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia, con sede in Lazzaretto Vecchio 26 - 34126 Trieste, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto, ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 23 del D.Lgs n. 4/2006, ad attivare la procedura di VIA relativa all'intervento in oggetto e a far pubblicare, in data 19/11/2009, sui quotidiani "La Repubblica", "Il Corriere della Sera", "Il Gazzettino" e "La Nuova di Venezia", l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, e alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso i citati Ministeri e Soprintendenze, la Regione Veneto e la Provincia di Venezia.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso all'Unità Complessa VIA della Regione Veneto in data 18.11.2009 copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, che sono stati acquisiti con prot. n. 645910/45.07, per l'attivazione delle procedure di valutazione d'impatto ambientale regionale.

Come già anticipato nei citati avvisi al pubblico sui quotidiani, il Proponente, con nota acquisita con prot. n. 299230/45.06 del 26.05.2010, ha dato conferma delle avvenute presentazioni al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, come disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, per la Provincia di Venezia, il 27.11.2009 presso la sala consiliare del Comune di San Stino di Livenza (VE).

L'Unità Complessa VIA, effettuato l'esame formale della documentazione presentata, con nota prot. n. 83024/45.07 del 12/02/2010, ha richiesto al proponente le integrazioni necessarie. Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA la documentazione integrativa richiesta, che è stata acquisita con nota prot. n. 77971/45.07 del 17/02/2010 e nota prot. n. 171741/45.07 del 26.03.2010.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 04.08.2010 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

L'Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 466847/45.07 del 03.09.2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia della relazione d'incidenza ambientale e con nota prot. n. 466835/45.07 del 03.09.2010 alla Direzione Urbanistica, per il seguito di competenza, copia della relazione paesaggistica.

In data 09/09/2010, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi - Servizio reti ecologiche e biodiversità, ha trasmesso il verbale di istruttoria tecnica relativo alla valutazione d'incidenza ambientale 96/N. REG.VEN/2010 del 06.09.2010, acquisito dall'U.C. VIA con prot. n. 486629/45.07 del 20.09.2010, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA ulteriore documentazione aggiuntiva che è stata acquisita con prot. n. 493384/45.07 del 20/09/2010.

Entro la data di espressione del parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D. Lgs n. 163/2006 e degli artt. 16 e 17 della L.R. 10/99, le osservazioni e i pareri di cui al **Sub-Allegato A1** al parere della Commissione Regionale VIA, che sono state successivamente trasmesse al Ministero dell' Ambiente e della Tutela dell'Ambiente e del Mare.

Conclusa l'istruttoria tecnica dell'intervento in oggetto, la Commissione Regionale V.I.A., ritenuto che siano state fornite risposte soddisfacenti alle osservazioni ed ai pareri pervenuti, con parere n. 312 del 21/09/10, **Allegato A** con il suo relativo **Sub-Allegato A1**, ha espresso, all'unanimità dei presenti, parere favorevole di compatibilità ambientale sul progetto subordinatamente alle prescrizioni, alle raccomandazioni e alle compensazioni di cui al medesimo.

Si propone pertanto di prendere atto, facendolo proprio e allegandolo integralmente al presente provvedimento, del suddetto parere **Allegato A** con il suo relativo **Sub-Allegato A1**, che forma parte integrante dello stesso, e di trasmetterlo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare quale parere regionale nella procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi del comma 2 dell' art.25 del D. Lgs. N. 152/2006 e ss.mm.ii., e al CIPE per l'approvazione definitiva del progetto.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, incaricato dell'istruzione dell'argomento in questione ai sensi dell'articolo 33, secondo comma, dello Statuto, il quale dà atto che la Struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale;

VISTO l'art. 1 della Legge n. 443 del 21.12.2001 che delega il Governo ad 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;

VISTA la Sezione II del D.Lgs. n.163/2006 e ss.mm.ii.;

VISTO l'Atto Aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro del 24.10.2003 tra il Governo e la Regione Veneto, sottoscritto in data 17.12.2007;

VISTO il D. Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.;

VISTA la Legge Regionale n. 10 del 26.03.1999 e ss.mm.ii.;

delibera

1. di prendere atto, facendolo proprio, del parere n. 312 espresso dalla Commissione Regionale V.I.A. nella seduta del 21/09/2010, **Allegato A** con il suo relativo **Sub-Allegato A1** al presente provvedimento di cui forma parte integrante, sul progetto del "Tratto San Donà di Piave (Progressiva Km 29+500) - Svincolo di Alvisopoli (Progressiva Km 63+000) - Casello di San Stino di Livenza", presentato dal Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Mestre) ed il raccordo Villesse Gorizia, con sede in Via Lazzaretto Vecchio 26 - 34126 Trieste;

2. di trasmettere il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare quale parere regionale nella procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi del comma 2 dell' art. 25 del D. Lgs.n. 152/2006 e succ. modifiche ed integrazioni;

3. di trasmettere, altresì, il presente provvedimento al C.I.P.E. per l'approvazione definitiva del progetto;

4. di comunicare il presente provvedimento al Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Mestre) ed il raccordo Villesse Gorizia, con sede in Via Lazzaretto Vecchio 26 - 34126 Trieste;

5. di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto con le modalità previste dall'art. 1, comma 1 lett. c) della legge regionale n. 14/1989.

REGIONE DEL VENETO

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

Parere n. 312 del 21/09/2010

Oggetto: COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA – MESTRE) ED IL RACCORDO VILLESSE GORIZIA – Tratto San Donà di Piave (Progressiva Km 29+500) Svincolo di Alvisopoli (Progressiva Km 63+000) – Casello di San Stino di Livenza – Comuni di localizzazione: San Stino di Livenza, Annone Veneto (VE) - Procedura di VIA Statale - Legge Obiettivo n. 443/2001.

PREMESSA

Il Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia, con sede in Via Lazzaretto Vecchio 26 – 34126 Trieste, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto, ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 23 del D.Lgs n. 4/2006, ad attivare la procedura di VIA relativa all'intervento in oggetto e a far pubblicare, in data 19/11/2009, sui quotidiani "La Repubblica", "Il Corriere della Sera", "Il Gazzettino" e "La Nuova di Venezia", l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, e alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso i citati Ministeri e Soprintendenze, la Regione Veneto e la Provincia di Venezia.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso all'Unità Complessa VIA della Regione Veneto in data 18/11/2009 copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, che sono stati acquisiti con prot. n. 645910/45.07, per l'attivazione delle procedure di valutazione d'impatto ambientale regionale.

Come già anticipato nei citati avvisi al pubblico sui quotidiani, il Proponente, con nota acquisita con prot. n. 299230/45.06 del 26/05/2010, ha dato conferma delle avvenute presentazioni al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, come disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, per la Provincia di Venezia, il 27.11.2009 presso la sala consiliare del Comune di San Stino di Livenza (VE).

L'Unità Complessa VIA, effettuato l'esame formale della documentazione presentata, con nota prot. n. 83024/45.07 del 12/02/2010, ha richiesto al proponente le integrazioni necessarie. Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA la documentazione integrativa richiesta, che è stata acquisita con nota prot. n. 77971/45.07 del 17/02/2010 e nota prot. n. 171741/45.07 del 26/03/2010.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 04/08/2010 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

L'Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 466847/45.07 del 03/09/2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia della relazione d'incidenza ambientale e con nota prot. n. 466835/45.07 del 03/09/2010 alla Direzione Urbanistica, per il seguito di competenza, copia della relazione paesaggistica.

In data 09/09/2010, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi – Servizio reti ecologiche e biodiversità, ha trasmesso il verbale di istruttoria tecnica relativo alla valutazione d'incidenza ambientale 96/N. REG.VEN/2010 del 06/09/2010, acquisito dall'U.C. VIA con prot. n. 486629/45.07 del 20/09/2010, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA ulteriore documentazione aggiuntiva che è stata acquisita con prot. n. 493384/45.07 del 20/09/2010.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D. Lgs n. 163/2006 e degli artt. 16 e 17 della L.R. 10/99, le osservazioni e i pareri di cui al Sub-Allegato A1 al presente parere della Commissione Regionale VIA, che sono state trasmesse al Ministero dell' Ambiente e della Tutela dell'Ambiente e del Mare con nota prot. n. 27043/45.07 del 19/01/2010, con nota prot. n. 73091/45.07 del 09/02/2010, con nota prot. n. 112895/45.07 del 01/03/2010, con nota prot. n. 113122/45.07 del 01/03/2010 e con nota prot. n. 210671/45.07 del 16/04/2010.

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto prevede lo spostamento in direzione Nord-Est dell'attuale casello di S. Stino di Livenza (VE), posizionato lungo l'autostrada A4, nel tratto compreso tra Venezia e Trieste. Tale intervento è stato prescritto dal CIPE, al fine di limitare le criticità dovute al traffico in ingresso in autostrada, riscontrate nel Comune stesso.

Le principali opere previste dall'intervento sono la dismissione dell'attuale casello e la realizzazione della nuova infrastruttura, in un'area compresa tra i Comuni di Annone Veneto e di S. Stino di Livenza, comprensiva inoltre di un parcheggio scambiatore, una vasca di laminazione e uno svincolo a trombetta.

E' prevista inoltre la realizzazione di bacini di raccolta delle acque, a servizio del casello di S. Stino di Livenza, ed, in prospettiva futura, anche a servizio di una parte della sede stradale prevista dal progetto di allargamento dell'autostrada A4.

2. DESCRIZIONE DEL SIA

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Premessa

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha analizzato gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale di tipo urbanistico - ambientale che possono avere attinenza con

la realizzazione del progetto, evidenziando la coerenza e la compatibilità dello stesso con le linee di pianificazione e programmazione del territorio.

Inquadramento del progetto preliminare “Casello di San Stino di Livenza”

Il progetto del casello di San Stino di Livenza si inserisce all'interno del progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A4 Venezia – Trieste, progetto compreso tra le opere del “Primo Programma delle opere strategiche” del C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) di cui alla Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001).

Il S.I.A. ha analizzato e preso in esame i seguenti strumenti di Pianificazione e Programmazione:

Strumenti di Programmazione

- *Rete Transeuropea dei Trasporti*
- *Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS*
- *Piano Operativo Regionale (Por) “Competitività Regionale E Occupazione”*

Strumenti di Pianificazione Territoriale e di Settore di Area Vasta Pianificazione Territoriale

- *Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)*
- *Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*

Pianificazione Di Settore

- *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001*
- *La pianificazione dei trasporti in itinere*
- *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)*
- *Piano Regionale dei Trasporti (PRT)*
- *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)*
- *Piano di Tutela delle Acque (PTA)*
- *Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Lemene*
- *Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico fiume Livenza*

Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali Pianificazione Urbanistica

- *Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza*
- *Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto*

Pianificazione Di Settore

- *Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza*
- *Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto*
- *Il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di Santo Stino di Livenza*

I Vincoli Presenti Nel Territorio.

Strumenti Di Programmazione

Rete Transeuropea dei Trasporti

L'autostrada A4 fa parte della rete europea e, soprattutto con l'entrata della Slovenia nell'UE (2005), rappresenta la principale arteria per il collegamento da e per l'Est Europa.

Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS

Il progetto rientra anche nella macro - categoria “Interventi sulla rete autostradale in concessione” sotto la dicitura “Realizzazione terza corsia tratto da Quarto d'Altino a Trieste – Sistiana”.

L'approvazione del progetto preliminare relativo all'ampliamento dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse è subordinata al recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riportate nelle parti 1 e 2 dell'Allegato che forma parte integrante della Delibera, richiamando per l'appunto la necessità di valutare lo spostamento verso nord dell'attuale casello di Santo Stino.

Piano Operativo Regionale (Por) "Competitività Regionale e Occupazione"

Nella seduta del 27 febbraio 2007 la Giunta Regionale del Veneto ha definitivamente approvato la proposta di Piano Operativo Regionale "Competitività regionale e Occupazione" 2007-2013 - Parte FESR, contenente le linee d'utilizzo di fondi europei per circa 560 milioni di Euro, compresi gli interventi nazionali e regionali, che arriveranno nell'arco temporale 2007-2013.

Il POR Veneto ha già superato tutti gli esami previsti (prima valutazione in Giunta, Commissione del Consiglio Regionale, Tavoli di partenariato europei, e quindi l'approvazione) e verrà ora trasmesso alla Commissione Europea per il definitivo nulla osta, tramite il Ministero dello Sviluppo Economico.

Strumenti di Pianificazione Territoriale e di Settore di Area Vasta

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il P.T.R.C., in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), è il principale strumento di programmazione territoriale della Regione Veneto.

In corrispondenza dell'area oggetto di intervento nel S.I.A. sono puntualmente riportati tutti gli elementi importanti individuati nel P.T.R.C. con descrizione degli elementi significativi per ogni tavola interessata

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Con D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009 è stato adottato il nuovo P.T.R.C., ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Nel S.I.A. sono stati anche esaminati gli aspetti di continuità e differenze tra vecchio e nuovo P.T.R.C..

Il S.I.A. riporta gli articoli 24 e 25 delle N.d.A. del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato che disciplinano, rispettivamente, il sistema della rete ecologica regionale e i corridoi ecologici: Art. 24 – Rete ecologica regionale. Art. 25 – Corridoi ecologici

L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese". Sull'ambito ricadono, come da PTRC 1992, gli ambiti di valore naturalistico – ambientale del Medio Corso del Piave (ambito n. 41), dell'Ambito Fluviale del Livenza (ambito n. 42), del Bosco di Cavalier (ambito n. 59), del Bosco di Cessalto (ambito n. 60) e del bosco di Lison (ambito n. 61).

Tra i boschi planiziali presenti nell'ambito, si segnala il Bosco di Bandiziol e Prassacon che rappresenta il più grande intervento unitario di ricostruzione di bosco planiziale di tutta la pianura veneta (110 ettari).

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 2008/104 del 5/12/2008.

Il S.I.A. riporta una descrizione delle tavole ritenute maggiormente significative al fine di inquadrare l'ambito di intervento.

In prossimità dell'area oggetto di intervento si possono individuare i seguenti vincoli:

- Tav.1.1 – "Carta dei Vincoli e della Pianificazione".

- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua in corrispondenza del canale Malgher, del canale vecchio alveo Fosson, del rio Fosson e del canale Melonetto.
- Vincolo paesaggistico – D.Lgs. 42/2004 – Zone boscate in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon.
- **Tav. 2.1 – Carta delle Fragilità**

Si riscontra, in corrispondenza dell’area in cui verrà realizzato il nuovo casello autostradale, la presenza di paleoalvei che, “in sede di formazione dei PAT/PATI, sono tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale e paesistico, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva entità” (art. 10 N.d.A.). L’area si caratterizza anche per il fenomeno della subsidenza. Viene evidenziata che buona parte dell’area interessata dall’intervento rientra tra le aree allagate negli ultimi 5 – 7 anni (art. 15 N.d.A) e quindi rientra tra le aree definite a pericolosità idraulica.
- **Tav. 3.1 – Sistema ambientale**

In prossimità dell’area di intervento si denota la presenza di diversi corsi d’acqua e del bosco di Bandiziol e Prassancon che, assieme ad altri elementi del territorio di elevata naturalità, concorrono a definire la “rete ecologica”. Nello specifico, nell’ambito in esame si riscontra la presenza dei seguenti elementi:

 - Corridoio ecologico di area vasta – art. 28 N.d.A.;
 - Corridoio ecologico di livello provinciale - art. 28 N.d.A.;
 - Ganglio secondario – art. 28 N.d.A.;
 - Macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon - art. 29 N.d.A.;
 - Elemento arboreo/arbustivo lineare – art. 29 N.d.A.;
 - Biotopo in coincidenza del bosco di Bandiziol e Prassancon (Art. 24).
 - l’articolo 28 delle N.d.A. disciplina il sistema delle reti ecologiche.
 - il comma 24 prescrive, in merito alla rete ecologica di area vasta, che “i tratti di viabilità esistenti o di progetto affiancati ai corridoi ecologici devono essere realizzati con le caratteristiche di corridoi infrastrutturali verdi, realizzando un’adeguata permeabilità ecologica e fasce laterali di vegetazione di ampiezza adeguata caratterizzate da continuità e ricchezza biologica.”
 - Il bosco di Bandiziol e Prassancon è parzialmente interessato dalla realizzazione del progetto dal momento che il nuovo svincolo autostradale verrà realizzato in un’area adiacente al bosco stesso.
- **Tav. 4.1 – Sistema insediativo - infrastrutturale**

In corrispondenza dell’ambito di intervento sono stati evidenziati i seguenti elementi del sistema infrastrutturale:

 - il casello autostradale di Santo Stino di Livenza (art. 56);
 - l’autostrada A4 esistente (art. 56);
 - la viabilità di progetto di collegamento tra la S.P. 59 e il casello di Santo Stino di Livenza (art. 56);
 - l’ipotesi non vincolante di tracciato ferroviario – AC/AV (art. 55).

Nella tavola è inoltre segnalata la presenza di un’avio superficie (art. 56) che è adiacente all’ambito dove verrà realizzato il nuovo casello autostradale.
- **Tav. 5.1 – Sistema del paesaggio**

Dalla lettura della tavola si osserva che l’ambito di intervento rientra nel “paesaggio delle colture tipiche a vigne”. La macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon ricade invece nella categoria “paesaggio storico – colturale”. Da segnalare la presenza di ville venete nel centro abitato di Santo Stino di Livenza che è ubicato a sud – ovest del casello autostradale attuale.

Pianificazione Di Settore

È stato valutato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, il piano per la logistica, il nuovo Piano generale per la mobilità, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), i corridoi europei rilevanti per il veneto, la rete stradale e autostradale, la rete logistica,

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria sono stati valutati nello S.I.A. che individua le zone interessate dal progetto.

Secondo la zonizzazione preliminare i comuni di Santo Stino di Livenza e di Annone Veneto erano inseriti in "zona C" per ogni inquinante monitorato, mentre con la nuova zonizzazione basata su criteri tecnico-amministrativi rientrano in zona "A2 Provincia".

Il Comune di Santo Stino di Livenza si è dotato del Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera.

Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (già previsto dall'art. 44 del D.Lgs. 152/99) costituisce uno specifico piano di settore articolato secondo i contenuti elencati nel D. Lgs. 152/2006 ed è lo strumento del quale le Regioni debbono dotarsi per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali.

Nello S.I.A. sono ampiamente descritti e individuati gli elementi utili alla progettazione. Il Piano di Tutela delle Acque definisce misure specifiche per la gestione delle acque di prima pioggia e di dilavamento di aree esterne. Le strade pubbliche e private sono considerate aree esterne non adibite ad attività produttive. L'art. 38 delle N.d.A. disciplina le acque meteoriche di dilavamento ed acque di prima pioggia.

Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Lemene

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Lemene costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Il Comune di Santo Stino di Livenza ricade quasi completamente nel bacino del fiume Lemene; fa eccezione la porzione di territorio lambita dal fiume Livenza che rientra nel bacino del fiume Livenza. Il comune di Annone Veneto, invece, ricade completamente nel bacino del Lemene. Relativamente all'ambito di intervento, esso rientra nel bacino del fiume Lemene.

Nello S.I.A. sono riportate le tavole di piano e dall'analisi svolte si evidenzia che nei comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza non sono presenti aree a pericolosità idraulica P2 e P3.

Dall'esame della carta ottenuta mettendo assieme le aree a rischio di esondazione riportate nei Piano Regolatori Generali (PRG) dei Comuni ricadenti nel Bacino del Lemene, si deduce che l'ambito di intervento non rientra tra le suddette aree.

Relativamente all'ambito di intervento si osserva che l'area sulla quale verrà realizzato il nuovo casello autostradale ricade in un'area soggetta a scolo meccanico (area a pericolosità idraulica P1).

L'art. 14 delle Norme di Attuazione del Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico che definisce gli interventi ammissibili nelle aree classificate a pericolosità moderata.

Nei Comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza non sono presenti aree a rischio idraulico.

Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza

Il Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza, predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98 e della L. 365/2000, rappresenta, in questa fase, il

ricepimento delle elaborazioni sulla sicurezza idraulica e geologica eseguite dalla Segreteria tecnica dell'Autorità di Bacino e degli importanti studi sui dissesti predisposti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e dalla Regione Veneto in merito all'identificazione delle zone esposte a pericolo con valutazione del rischio.

Dalla Tavola 22 della Pericolosità idraulica si evince che l'ambito di intervento non rientra tra le aree a pericolosità idraulica P1, P2 e P3.

Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali

Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza

Il Comune di Santo Stino di Livenza è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) che è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3909 del 09.11.1999.

La realizzazione del nuovo casello autostradale, l'ambito di intervento ricade sulle seguenti zone:

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

Relativamente ai vincoli il S.I.A. sottolinea che buona parte dell'ambito di intervento rientra nell'area sottoposta a vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua.

Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto

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

Dall'osservazione dell'estratto del Piano Regolatore Generale si evince che l'ambito di intervento ricade nelle seguenti zone omogenee:

- Zona omogenea agricola E1 (art. 20);
- Zona omogenea agricola E2 (art. 21);
- Zona agricola omogenea E3 (art. 22).

Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza

Il Comune di Santo Stino di Livenza ha approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 27 Novembre 2006 il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale.

Dall'analisi della Tavola "Zonizzazione Acustica del territorio comunale" emerge che l'ambito di progetto ricade quasi completamente all'interno della Classe IV – Aree ad intensa attività umana. Le aree che non rientrano nella suddetta classe sono comunque ascrivibili alla Classe III – Aree di tipo misto.

Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto

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

Il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di Santo Stino di Livenza

Il Comune di Santo Stino di Livenza con Deliberazione della Giunta Comunale n. 109 del 25 giugno 2005 ha approvato il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento

dell' Atmosfera.

Sia il P.R.T.R.A. che le indicazioni tecniche fornite dall'ASL n. 10 individuano il traffico veicolare come una delle cause di maggiore influenza.

I Vincoli Presenti nel Territorio

Nel S.I.A. vengono illustrati i vincoli esistenti nell'ambito di indagine desunti dalla normativa e pianificazione vigente.

Vengono inoltre analizzati per la stesura dell'elaborato grafico "Sistema Vincolistico" i seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con il 28 maggio 1992, redatto ai sensi della "vecchia" L.R. 61/85;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regionale (PTRC) adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Venezia adottato con Delibera n. 2008/104 del 5/12/2008;
- Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Lemene adottato dal Comitato Istituzionale (pubblicazione su GU n. 254 del 31.10.2003);
- Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 2 del 25 febbraio 2003 (pubblicazione su GU n. 103 del 06.05.2003);
- Piano Regolatore Comunale (PRG) del Comune di Santo Stino di Livenza approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3909 del 09.11.1999;
- Piano Regolatore Generale Comunale (PRG) del Comune di Annone Veneto approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3148 in data 29/05/1192 e successivamente modificato; con Deliberazione del Consiglio n. 14 del 25.02.2005, esecutiva a tutti gli effetti, il Comune ha adottato una Variante Parziale al Piano Regolatore Generale, approvata con D.G.R. 1042 del 21 aprile 2009.

I vincoli individuati nell'ambito di indagine sono:

- Rete Natura (SIC, ZPS),
- Ambiti Naturalistici di Livello Regionale;
- Zone di tutela da PRG di Santo Stino di Livenza,
- Corsi d'acqua soggetti a vincolo paesaggistico (D. Lgs. 42/2004),
- Vincolo paesaggistico – Zone boscate (D.Lgs. 42/2004);
- Vincolo monumentale (D. Lgs. 42/2004);
- Fascia di rispetto stradale; Fascia di rispetto elettrodotta; Fascia di rispetto oleodotto; Fascia di rispetto cimiteriale; Fascia di rispetto depuratore;
- Ville Venete;
- Centri storici;
- Edifici con grado di protezione di cui all'art. 10 della L.R. 24/85, Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (SRB).

Mentre gli ambiti di rischio sono: vincolo sismico; aree soggette a scolo meccanico; aree a pericolosità idraulica.

Conclusioni

Dall'analisi degli strumenti urbanistici e programmatori esaminati, il S.I.A. porta alla conclusione che l'intervento in esame può essere considerato compatibile con la programmazione di livello comunale, provinciale e regionale, e conforme con i Piani di settore analizzati.

2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Premesse ed obiettivi del Progetto

Il nuovo Casello di San Stino di Livenza è compreso fra le opere necessarie per la realizzazione della Terza Corsia della A4 Venezia Trieste, di competenza della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A..

L'asse autostradale nel suo complesso rientra all'interno del "Corridoio Stradale n° 5" ed è inserita, quindi, fra le "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge Obiettivo n° 443/2001 e del relativo decreto attuativo D.Lgs 190/2002.

Il C.I.P.E. con Deliberazione n° 13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005 - ha approvato il Progetto preliminare, predisposto dalla Concessionaria nel febbraio 2003, relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO).

L'approvazione è stata subordinata al recepimento di una serie di prescrizioni fra le quali, vi è quella di *"verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso e di uscita dall'autostrada dal centro di S. Stino ed eventualmente presentare variante progettuale"*.

L'obiettivo non si riferisce solamente alla realizzazione di un nuovo casello a norma ed adeguato alla nuova piattaforma autostradale, ma mira anche ad una razionalizzazione della viabilità esterna alla A4 al fine di allontanare il traffico di attraversamento dal centro di San Stino di Livenza mettendo a sistema le esistenti Strade Provinciali.

Inoltre il Casello nella attuale posizione presenta alcune criticità oltre all'estrema vicinanza al centro abitato di San Stino che determina percorsi che interessano il centro del Comune, quali la posizione ravvicinata della barriera di casello alla rotatoria di immissione nella viabilità esterna, la limitazione a possibili futuri ampliamenti dello stesso casello, notevoli impatti ed interferenze sulla viabilità in fase di realizzazione dell'opera.

Il Concessionario Proponente ha conseguentemente predisposto il presente S.I.A. e Progetto Preliminare oggetto del presente parere.

Alternative Progettuali

Il Proponente al paragrafo 2.2 del Quadro Progettuale del S.I.A. affrontato il tema delle possibili alternative progettuali e le relative soluzioni studiate prende in esame sia la diversa collocazione del nuovo casello in relazione alle opere infrastrutturali in previsione ed in corso di realizzazione, sia le possibili alternative della configurazione planimetrica del nuovo svincolo.

Alternative progettuali realizzazione Nuovo Casello

Nel dettaglio, l'individuazione della configurazione maggiormente compatibile del nuovo Casello, è stata esaminata mediante l'analisi di tre possibili alternative così di seguito sinteticamente descritte:

- 1°.** **La soluzione n° 1**, prevede la realizzazione del casello in un'area collocata in prevalenza nel Comune di Annone, con la sola eccezione del tratto del ramo di collegamento del nuovo casello con la variante alla S.P. 59, che ricade nell'ambito del Comune di S. Stino. La nuova barriera nel suo complesso è quindi posizionata a sud della A 4. In questo caso lo svincolo a livelli sfalsati di tipo "a trombetta" prevede la rampa di uscita dalla A 4 dalla direttrice Trieste di tipo semidiretto, mentre per coloro che provengono dal nuovo casello e intraprendono la direzione "Venezia", la rampa è di tipo indiretto.

- 2°. **La soluzione n° 2** presenta il verso del cappio dello svincolo analogo alla soluzione n°1 ma con un'occupazione ricadente prevalentemente nell'ambito del territorio comunale di S. Stino;
- 3°. **La soluzione n° 3**, presenta invece il cappio dello svincolo in posizione speculare rispetto all'ipotesi n° 2: ovvero è la rampa di uscita dalla direttrice Trieste ad essere di tipo indiretto. In questo caso l'opera ricade per intero nel territorio del Comune di S. Stino.

Alternative progettuali collegamento Via Piancavallo Variante S.P. 59

Il Proponente ha valutato anche quattro possibili soluzioni alternative per il collegamento tra Via Piancavallo, già utilizzata per l'accesso al Casello nella posizione originaria e per il collegamento verso il centro abitato di San Stino, e la Variante alla S.P. 59.

Tutte le soluzioni, come di seguito brevemente descritte, prevedono l'utilizzo del sedime del Vecchio Casello.

- 1°. **L'alternativa 1** prevede semplicemente che l'attuale tratto terminale della variante alla Sp59 che confluisce sulla rotonda di S. Stino, sia deviato in parte sul sedime esistente del casello (le cui opere sono da considerare in ogni caso demolite, come pure quelle del cavalcavia di Via Piancavallo -opera 154a- in relazione all'ampliamento necessario delle campate ai fini della compatibilità dell'opera con le dimensioni della carreggiata prevista per l'introduzione della terza corsia). In questo modo si semplificherebbe l'attuale soluzione in sottopasso che confluisce con due rami separati su via Piancavallo, per poi innestarsi sulla rotonda. Tale proposta tuttavia, a fronte di una semplificazione della intersezione, determina la dismissione del sottopasso stradale senza nessuna possibilità di riutilizzo, neanche per altri scopi.
- 2°. **L'alternativa 2** prevede invece di riutilizzare a fini viabilistici l'opera in sottopasso suddetta, realizzando due rami di viabilità che permettono al traffico che da via Piancavallo vuole proseguire per la variante alla SP59 (e quindi anche verso il nuovo casello) evitando la confluenza sulla intersezione a raso (rotonda di S. Stino). Tale soluzione a fronte della necessaria demolizione del cavalcavia di Via Piancavallo (per i motivi già detti nell'ambito della soluzione n°1) ne prevede la ricostruzione sul sedime del cavalcavia del casello da dismettere. In tal modo sarebbe possibile recuperare parte del territorio sia a nord che a sud della A4, restituendolo al tessuto urbano e agricolo. Tuttavia la soluzione n° 2 presenta una certa complessità nello sviluppo dei rami di intersezione e di svincolo, in quanto, il tentativo di recuperare a fini prettamente stradali il sottopasso della variante alla SP59, ne vincola fortemente le geometrie e le scelte di tracciato.
- 3°. **L'alternativa 3** rappresenta una semplificazione della soluzione n° 2, in quanto pur prevedendo lo spostamento verso est del cavalcavia di Via Piancavallo, ottenendo gli stessi vantaggi della soluzione n° 2, prevede la realizzazione di un'unica rampa (con direzione dalla variante alla S.P. 59 a via Piancavallo) che evita a tale direttrice di traffico di arrivare sulla "rotonda di S. Stino". In questo caso, il sottopasso della variante alla S.P. 59 non viene riutilizzato a fini stradali, ma nelle ipotesi della amministrazione comunale potrà essere riutilizzato come passaggio di un futuro percorso ciclopedonale che metterà in collegamento la parte urbanizzata a sud ovest della A4 con quella a sud est con vocazione a verde e/o area ricreativa.
- 4°. **L'alternativa 4** che a differenza delle precedenti, lascia inalterata l'opera di connessione della variante alla S.P. 59 con la rotonda di S. Stino, prevedendo in ogni caso lo spostamento ad est, sul sedime dell'area di svincolo esistente, del cavalcavia relativo a via Piancavallo. In questo caso tuttavia verrebbe meno la possibilità di realizzare un percorso funzionale anche al traffico ciclopedonale, creando una sorta di "interclusione" dell'area a sud est dell'attuale svincolo.

Conclusioni

Il Proponente dall'analisi di tali proposte e dalle relative considerazioni sugli aspetti critici di ognuna di esse e i relativi benefici, afferma che tra le diverse alternative e combinazioni possibili,

- **la soluzione n° 1** per quanto riguarda il casello,

- **l'alternativa n° 3** per quanto riguarda l'intersezione con via Piancavallo,

risultano essere quelle che rispondono meglio alle esigenze territoriali ed ambientali compatibilmente con la funzionalità stradale necessaria per il nuovo svincolo.

Conseguentemente il tracciato di progetto preliminare, è stato sviluppato sulla base di tali schemi, migliorando ulteriormente le soluzioni individuate e che vengono di seguito descritte.

Descrizione delle opere di Progetto

Lo Svincolo ed il nuovo Casello di San Stino

Si prevede la realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati in prossimità della progressiva della A4 al Km44+500, appena dopo il canale consortile "Melon", nel territorio comunale di Annone Veneto (direzione Venezia - Trieste - a circa 1800 circa più a Est di quello attuale).

Le rampe di immissione ed uscita dalla A4 interessano l'asse autostradale dal lato sud (direzione Venezia - Trieste), a partire dalla progressiva km 44+030, alla progressiva km 45+200; mentre dal lato nord (direzione Trieste - Venezia) la rampa di uscita inizia dalla progressiva km 45+070, e la rampa di ingresso alla A4 termina alla progressiva km 44+050.

Queste ultime fanno capo al nuovo cavalcavia di svincolo, denominato "opera 155a", che prevede la realizzazione di un'opera a tre campate di cui quella centrale di 50 m e campate di riva di 25 m.

Le campate dell'opera di attraversamento, al pari di tutti gli altri cavalcavia previsti nell'ambito delle progettazioni della terza corsia della A4, presentano le caratteristiche geometriche idonee anche per futuri ed ulteriori ampliamenti della sede autostradale.

Tale cavalcavia permette alle rampe di uscita dalla A4 (dalla direttrice Trieste) e a quella di immissione verso la direttrice Venezia, di oltrepassare la sede della A4, in modo da raccordarsi a sud di essa con le altre due rampe di ingresso egresso dalla A4 che servono le altre direzioni.

A loro volta le rampe suddette fanno capo al fuso del piazzale del nuovo casello, che si trova a sud della A4, dopo un opportuno tratto di raccordo dei rami di svincolo innanzi descritti.

La Piattaforma stradale delle rampe

Per quanto riguarda lo svincolo di connessione del nuovo casello con la A4 il progetto prevede:

- per la carreggiata bidirezionale, una piattaforma stradale composta da due corsie (una per senso di marcia) della larghezza complessiva di m 14,00 così individuata:
 - 1 spartitraffico centrale variabile m 1,00 - 2,20,
 - 2 due banchine in destra m 1,75 ciascuna,
 - 2 corsie di marcia m 3,75 ciascuna,
 - 2 banchine laterali m 1,00 ciascuna.
- per le rampe unidirezionali la seguente una piattaforma delle dimensioni trasversali di 6,50 m:
 - 1 banchina in destra m 1,75 ciascuna,
 - 1 corsia di marcia m 3,75 ciascuna,
 - 1 banchina laterale m 1,00 ciascuna.

Gli elementi marginali sono invece rappresentati, per entrambe le sezioni, da un arginello di dimensioni minime pari a 1,25 su cui è collocato il guard rail in metallo di classe H3.

Il Piazzale di Stazione

La nuova barriera autostradale del casello si trova a circa 400 m dal punto di confluenza delle rampe suddette, e presenta un numero di porte (varchi) definito in accordo alle esigenze di S.p.A. Autovie, (in particolare dell'Area Esercizio).

La nuova barriera presenta quindi la seguente tipologia e numero di piste:

- **in entrata** in autostrada, sono previsti **quattro varchi** di cui due porte automatiche/telepass, una porta solo automatica e un quarto ingresso idoneo anche per i trasporti eccezionali;
- **in uscita** sono pari invece a **sei** di cui 2 porte multifunzione manuale/automatica/cassa, altre due di tipo automatica/cassa/telepass, un'altra tipo telepass e un sesto varco idoneo anche per i mezzi eccezionali.

Superata la barriera, a oltre 450 m è posizionata la nuova intersezione a rotatoria che collega il nuovo casello alla viabilità relativa alla "variante alla S.P. 59.

Il Parcheggio scambiatore

In corrispondenza della Variante alla S.P. 59, sul lato sud, è stato previsto, in armonia con quanto prescritto dal C.I.P.E., anche un parcheggio scambiatore, con un numero di stalli pari a 98. L'ingresso e l'uscita dal parcheggio avviene sempre mediante immissioni in destra della rotatoria di collegamento con la viabilità ordinaria.

Alla viabilità interna del parcheggio, è collegata anche alla strada di servizio ad uso esclusivo del personale di S.p.A. Autovie necessaria all'accesso al piazzale di stazione e ai relativi uffici operativi.

Le Opere civili

Il progetto è quindi completato con la realizzazione delle opere civili quali:

- Pensilina di copertura delle piste realizzata in carpenteria metallica con superficie complessiva di m 80x26;
- cunicolo di collegamento alle isole spartitraffico delle piste a servizio del personale del Casello; la struttura ospita inoltre i cavidotti di transito delle opere impiantistiche;
- fabbricato cabina realizzato ad unico piano fuori terra, di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a m 3,80x9,50;
- fabbricato destinato ad uffici ed impianti ad un unico piano di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a m 13x48.

Il S.I.A. evidenzia che la realizzazione del Casello sia per la parte architettonica e strutturale sia per la parte impiantistica, riprende per motivi di standardizzazione la tipologia già adattata nella costruzione dei nuovi caselli di Godega e Sacile che la Società Concessionaria sta attualmente realizzando lungo l'autostrada A28 Pordenone - Conegliano.

Opere d'arte

Opere d'arte principali

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

- **Cavalcavia sulla A4 di Svincolo del Nuovo Casello S. Stino.** Il nuovo cavalcavia ospita una piattaforma stradale composta da due carreggiate distinte per un larghezza di m 6,50; l'impalcato è realizzato in carpenteria metallica a via inferiore su tre campate di luce di totale m 103 (26,50 + 50,00 + 26,50); le pile, realizzate da tre fusti circolari diametro alla base pari a mm 1200 e troncoconici in sommità, poggiano su fondazioni profonde costituite da pali trivellati di grande diametro mm 1500 spinti a m 40,00 di profondità .
- **Cavalcavia sulla A4 di continuità della S.P. 61 "Piancavallo"** Il nuovo cavalcavia viene costruito dopo la demolizione di quello esistente ed ospita una piattaforma stradale tipo C2

composta da due corsie da m 3,50 e due banchine laterali da m 1,25 per una larghezza complessiva di m 9,50; l'impalcato è realizzato in carpenteria metallica a via inferiore su tre campate di luce di totale m 92 (23,00 + 46,00 + 23,00); le pile, realizzate da tre fusti circolari diametro alla base pari a mm 1200 e troncoconici in sommità, poggiano su fondazioni profonde costituite da pali trivellati di grande diametro mm 1500 spinti a m 40,00 di profondità .

Opere d'arte minori

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere d'arte minori:

- **Muri di contenimento in c.a..** Per limitare l'occupazione della rampa di uscita dalla A4 dalla direzione Venezia verso il nuovo casello di S. Stino è stata prevista la realizzazione di un muro di sostegno del corpo del rilevato, per un tratto in parallelo alla A4
Il muro si estende per circa 283 m ed è caratterizzato da un'altezza media di 1,20 m. L'opera funge anche da supporto alla prevista barriera fonoassorbente di altezza pari a 4,50.
- **Canne Armate.** Il Progetto per l'attraversamento dei principali scoli consortili quali il Melon, il Borida e il Canale delle Punte, prevede la realizzazione di canne armate composte da elementi scatolari in c.a. sezioni variabili da m 2,00x4,00 a 3,00x4,50.

Interferenze con i sottoservizi esistenti

Il Proponente evidenzia che gli Enti proprietari/gestori di sottoservi interessati, sono i seguenti:

- Eni (oleodotto);
- Telecom (fibra ottica e linea sotterranea);
- Enel (linea aerea e linea sotterranea);
- Consorzio Interregionale Acquedotto Basso Livenza (acquedotto);
- Comune di San Stino di Livenza (pubblica illuminazione).

E' stata eseguita, sulla base di analoghi interventi, una stima dei costi delle lavorazioni necessaria per la risoluzione delle interferenze che ammonta ad €856.000,00.

Idrografia dell'area attraversata

Le opere di Progetto interessano, a parte le reti minori costituita da scoline e fossi di scolmo delle acque dei terreni, i seguenti scoli consortili:

- Melon denominato anche Melonetto;
- Borida;
- Canale delle Punte.

Per l'attraversamento di tali corsi d'acqua, il progetto prevede la realizzazione di canne armate di adeguata sezione.

Sistema di gestione delle Acque di Piattaforma

In conformità a quanto previsto nell'ambito della progettazione generale della terza corsia, anche in questo caso tutte le acque meteoriche drenate dalla piattaforma stradale (rampe dello svincolo, piazzale di stazione, parcheggio scambiatore e viabilità di collegamento) recapitano ad un sistema fognario dedicato; l'attuale semplice deflusso ai fossi di guardia è sostituito da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della carreggiata e le restituisce al collettore finale previa modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, che avviene in apposito bacino di "lagunaggio".

In relazione all'andamento planimetrico del terreno e quote di scorrimento dei corsi d'acqua esistenti si rendono necessari quattro bacini di lagunaggio e altrettanti dispositivi di trattamento, che per le opere non direttamente connesse con l'autostrada, dove si accetta una procedura depurativa meno spinta, possono essere semplificate.

L'impianto tipo è composto da un manufatto di "trattamento primario", che abbatte mediante sedimentazione le sostanze sospese più grossolane, da cui l'effluente raggiunge il cosiddetto bacino di lagunaggio, dove avviene la modulazione della portata di picco e un'ulteriore depurazione, in prevalenza delle sostanze organiche disciolte e/o sospese; da qui l'acqua raggiunge il terzo stadio di "trattamento finale", dove un disoleatore e una filtrazione a carboni attivi precedono lo scarico definitivo, che avviene mediante impianto di pompaggio calibrato sulla portata ammissibile secondo i criteri della compatibilità idraulica (10 l/s ha).

Per quanto esposto nel paragrafo 4.4 ciascun bacino di lagunaggio ha il fondo impermeabilizzato, per evitare la filtrazione ipodermica delle acque da trattare, e a quota relativamente approfondita rispetto al piano campagna originario, con diretta ripercussione sull'occupazione fondiaria.

La dotazione impiantistica

L'intervento prevede la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione e distribuzione elettrica per le seguenti zone:

- piazzale di esazione, rampe di accesso (corsie di accelerazione e decelerazione);
- viabilità di accesso al casello;
- viabilità connesse all'intervento che risultano già illuminate e che per effetto delle lavorazioni andranno ad essere modificate.

Tempistica per la realizzazione dell'opera

Il Proponente evidenzia che la durata dei lavori riferita alle sole opere necessarie alla realizzazione del nuovo Casello di San Stino Livenza, è necessariamente correlata alle altre fasi realizzative afferenti ai lavori di costruzione della Terza Corsia della A4.

Le opere previste nel presente progetto preliminare infatti, saranno interamente recepite nell'ambito della progettazione definitiva per Appalto Integrato del tratto "S. Donà di Piave – Svincolo di Alvispoli", e rientreranno in un unico appalto.

Considerato che una prima ipotesi di cantierizzazione dell'intera tratta S. Donà Alvispoli è stata già valutata, il S.I.A. riporta schematicamente quanto segue:

- realizzazione dell'intera tratta "S. Donà di Piave – Svincolo di Alvispoli" 5 anni
- *realizzazione nuovo Casello di San Stino* 2 anni.

La Cantierizzazione

Principali Fasi Costruttive

Il C.I.P.E., in sede di approvazione del Progetto Preliminare dell'adeguamento della Terza Corsia da Quarto d'Altino (VE) fino a Villesse (GO), ha prescritto che la realizzazione delle opere di progetto, dovrà necessariamente tener conto che l'infrastruttura autostradale dovrà continuare ad essere utilizzata, sebbene parzialmente, anche durante la fase di costruzione.

Il S.I.A. evidenzia che le fasi costruttive delle opere di progetto, ed in generale quelle di ampliamento della carreggiata autostradale alla terza corsia, dovranno essere raccordate e coordinate

(nell'ambito delle progettazione definitiva) con le seguenti fasi principali necessarie per lo spostamento del nuovo casello:

- **Fase 1 – Realizzazione nuovo svincolo di S. Stino di Livenza.**

Tale fase è necessariamente propedeutica a tutte quelle successive, in quanto la messa in esercizio del nuovo casello è la condizione necessaria ad evitare l'interruzione dell'esercizio dell'infrastruttura autostradale.

A tale scopo dovranno essere realizzate in via prioritaria le opere d'arte e di attraversamento previste per consentire un rapido accesso alle aree di cantiere.

Si procederà quindi alla realizzazione delle opere in rilevato e di piazzale autostradale.

Si precisa che per questa fase l'ampliamento della carreggiata autostradale necessaria alla realizzazione della terza corsia non sarà realizzato nella sua totalità a causa della presenza contemporanea del vecchio svincolo e dell'opera su via Piancavallo: per tale motivo il presente progetto preliminare prevede che le rampe di ingresso ed uscita del nuovo casello dovranno essere solo raccordate al rilevato esistente benché planimetricamente ed altimetricamente compatibili con l'autostrada ampliata.

Per quanto sopra, una volta terminate le lavorazioni necessarie alla messa in esercizio del nuovo casello (pavimentazioni, impianti, segnaletica ecc.) si potrà procedere alla seconda fase.

- **Fase 2 – demolizione casello esistente**

Si potrà pertanto procedere alla preventiva demolizione delle opere civili del casello esistente al fine anche di consentire la realizzazione del previsto tratto di viabilità di via Piancavallo e della Variante alla S.P. 59 compreso quindi la costruzione del nuovo cavalcavia e del relativo rilevato stradale.

- **Fase 3 opere di completamento per la Terza Corsia ed opere a verde.**

In questa fase sarà possibile procedere al completamento dell'allargamento del rilevato autostradale e quindi alla definitiva realizzazione della Terza corsia nel tratto compreso tra lo svincolo esistente e quello in progetto.

Le rampe del nuovo casello di S. Stino, già predisposte per la Terza corsia durante la Fase 2, verranno pertanto raccordate al definitivo assetto dell'autostrada.

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

Accesso alle aree di cantiere

Lo Studio prevede presenta diverse possibilità ed alternative di accesso alle aree di cantiere, sia da nord della A4 sia da sud, utilizzando viabilità ordinarie e autostradali a seconda delle varie fasi realizzative.

In particolare è possibile raggiungere le aree di cantiere utilizzando sia la S.P. 60 che si collega alla S.R. 53 e/o alla Postumia a nord e a sud con la S.S. 14; sia la variante alla S.P. 59 anch'essa collegata con la S.S. 14 e con il casello esistente di S. Stino. Un'ulteriore possibilità di accesso ai cantieri, aggiuntiva, potrà essere l'utilizzo comune dello stradello di servizio relativo alle opere di terza corsia realizzato durante la predetta "Fase 1".

Materiali e risorse necessarie Bilancio delle Terre

Per la costruzione dell'infrastruttura in esame, il progetto prevede, al fine di ridurre la necessità di apporto di nuovi materiali, il riutilizzo dei materiali resi disponibili dagli scavi e dalle demolizioni, nel rispetto anche di quanto prescritto dalle normative regionali e nazionali.

In particolare il progetto prevede che:

- il materiale ricavato dalla fresatura e dalla demolizione delle attuali pavimentazioni venga riutilizzato nel confezionamento degli strati della nuova pavimentazione o lavorato direttamente in situ mediante la tecnica del riciclaggio a freddo con uso di bitume schiumato;

- il materiale ricavato dalla demolizione dei rilevati esistenti possa essere completamente recuperato per la realizzazione dei nuovi rilevati autostradali;
- il materiale ricavato dallo scotico superficiale, sino alla profondità di 40 cm, possa essere recuperato ed utilizzato nei rivestimenti delle scarpate e dei fossi di guardia, nella formazione delle aiuole e delle aree verdi e nelle aree destinate ai lagunaggi;
- il terreno relativo al piano di posa dei rilevati venga trattato a calce/cemento in sito;
- il materiale ricavato da scavi a profondità maggiori di 40 cm venga reimpiegato, dopo opportuno trattamento a calce e/o cemento, per la formazione del rilevato autostradale;
- il materiale derivante dalla demolizione dei manufatti esistenti possa essere reimpiegato, dopo opportuno trattamento, per la formazione del rilevato autostradale.

Nella seguente tabella viene quindi riportato il bilancio dei materiali richiesti e reimpiegati nella realizzazione delle opere di progetto.

Descrizione	Volume Totale Richiesto m ³	Volume riutilizzabile m ³	Volume Effettivo Fabbisogno m ³
Materiale da rilevato	182.059,42	72.340,92	109.718,51
Trattamento a calce sottofondi e piani di posa rilevati	43.469,11	43.469,11	0,00
Terreno vegetale	14.286,87	14.286,87	0,00
Pavimentazioni Strato di usura e binder	7.360,31	0,00	7.360,31
Pavimentazioni Strato di base	7.589,79	108,60	7.481,19
Pavimentazioni Fondazione misto cementato e misto granulare	28.933,02	3.623,54	25.309,48
Materiale per argini ed aree di laminazione	26.632,00	26.632,00	0,00

Considerando, quindi, l'ammontare del volume di materiale effettivamente necessario pari a circa m³ 109.700, costituito prevalentemente da ghiaie e sabbie appartenenti ai gruppi A1, A2 e A3, il Proponente non rileva particolari problemi per la realizzazione dell'opera.

Vengono infatti individuati nel progetto 8 possibili siti di approvvigionamento localizzati tutti nella Provincia di Treviso ad una distanza media dal cantiere del nuovo Casello pari a circa km 52.

Importo complessivo dell'intervento

Il costo complessivo dell'intervento, come risulta dal quadro economico allegato al Progetto Preliminare è pari ad €43.938.580,66 di cui € 27.593.100,00 per lavori ed oneri della sicurezza cantiere ed € 16.938.580,66 per somme a disposizione della Stazione Appaltante, così come suddiviso per macro voci:

Lavori			
Totale lavori a corpo per opere afferenti alla			
o realizzazione del nuovo casello		€	26.600.000,00
o adeguamento dell'asse principale A4			
o adeguamento della viabilità secondaria			
Sommano Lavori al netto oneri sicurezza		€	26.600.000,00
Oneri per la Sicurezza cantiere		€	933.100,00
Totale Lavori		€	27.593.100,00
Somme a Disposizione Stazione Appaltante			
Servizi, impianti ed opere di completamento		€	2.395.960,00
Espropri		€	7.277.000,00
Imprevisti		€	1.379.655,00
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari art. 233 D.Lgs		€	827.793,00

163/2006		
Spese Generali	€	3.979.943,90
Spese di cui all'O.P.C.M. n° 3702 /2008	€	159.197,76
Totale Somme a Disposizione	€	16.345.580,66
SOMMA TOTALE PROGETTO	€	43.938.580,66

2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel Quadro in oggetto viene analizzata la situazione ambientale in cui si inseriscono le opere in progetto, caratterizzando lo stato attuale delle principali componenti ambientali e con riferimento alle prevedibili interazioni con l'opera.

Nello specifico sono state analizzate le seguenti componenti:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna
- Rumore
- Paesaggio

Atmosfera

Per la definizione dello stato di qualità dell'aria relativo alla zona di interesse nel SIA sono stati consultati i seguenti documenti:

- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.), approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con Deliberazione n° 57 in data 11.11.2004;
- Relazione Regionale della Qualità dell'Aria (anno 2008).

Dalla zonizzazione dell'aria della Provincia di Venezia, relativa al parametro PM10, si evince che il Comune di San Stino di Livenza ricade all'interno di quelli con densità emissiva < 7 t/anno kmq, inseriti nelle aree "A2 Provincia"; essi non risultano quindi rappresentare una fonte rilevante di inquinamento per se stessi e i comuni limitrofi.

Per la fase di esercizio, nel S.I.A. sono stati quindi individuati i seguenti impatti sulla componente in oggetto:

- *Impatto 1*: variazione della qualità dell'aria nei centri abitati grazie alla diminuzione del traffico urbano ed al cambiamento delle condizioni di guida (esso viene ritenuto significativo, anche in considerazione del complessivo alleggerimento del traffico di attraversamento dell'abitato di San Stino);
- *Impatto 2*: peggioramento della qualità dell'aria al di fuori dei centri abitati a causa delle emissioni di inquinanti dovute al traffico in esercizio.

Per la fase di cantiere lo Studio ha individuato il seguente principale impatto:

- *Impatto 3*: peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni di inquinanti dovute alle lavorazioni di cantiere.

Ambiente idrico

L'analisi di tale componente è stata effettuata considerando le componenti "Acque sotterranee" e "Acque superficiali" e analizzando i fattori ambientali di vulnerabilità degli acquiferi, qualità delle acque sotterranee, assetto idrografico, qualità delle acque superficiali e di rischio idraulico.

L'area di intervento è ubicata nella zona di Bassa Pianura dove, nell'acquifero alluvionale, è presente una falda freatica superficiale di scarsa potenzialità ed un sistema multifalde confinato a maggiori profondità. Le direzioni di deflusso della falda freatica hanno orientamento prevalente in direzione Nord/Ovest – Sud/Est.

Nell'area del Comune di San Stino di Livenza si possono identificare due punti di monitoraggio della falda profonda, rispettivamente posti a monte e a valle dell'intervento. Dall'analisi dei dati riportati nel SIA emerge che nell'area sono presenti acque in cui sono molto elevate le concentrazioni di ammoniaca e talora anche di ferro di origine naturale. In linea di massima, le caratteristiche chimiche delle acque risultano scadenti.

La rete idrografica locale è costituita principalmente dal corso d'acqua naturale del Livenza, da canali a deflusso controllato artificialmente e da una fitta trama di collettori di bonifica, gestita dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento, che assicura il drenaggio nelle aree a scolo meccanico della zona. Nell'area in esame i corpi idrici interferiti dall'opera in progetto non hanno stazioni di monitoraggio di qualità delle acque superficiali.

Con riferimento alla classificazione di pericolosità idraulica del PAI, nel SIA emerge come il cavalcavia n. 155 ed il nuovo casello, si collocano il primo in un'area priva di particolari criticità, mentre il secondo insiste su di un'area caratterizzata da pericolosità moderata, soggetta a scolo meccanico.

Per quanto riguarda invece la carta di pericolosità del Consorzio di Bonifica territorialmente competente (anno 2008) emerge come l'opera n. 155 di via Piancavallo, si colloca in un'area ad alta pericolosità idraulica, rientrando parzialmente in un'area in cui si sono registrati allagamenti negli ultimi 5-7 anni.

Il nuovo casello invece, si colloca a cavallo di aree a bassa e media pericolosità e quasi per intero nelle zone soggette ad allagamenti negli ultimi 5-7 anni. Nell'ambito del S.I.A. è stata valutata la compatibilità idraulica degli interventi che ha portato ad introdurre nel sistema drenante, adeguati volumi d'invaso in grado di modulare i deflussi.

Nel merito il S.I.A. individua un'unica tipologia di impatto per la componente idrica, legata alla fase di esercizio dell'opera, ovvero:

- *Impatto 1*: alterazione delle proprietà fisico chimiche dei corpi idrici per immissione di sostanze contaminate da traffico e attività di manutenzione (tale considerazione è stata giustificata in funzione degli interventi di mitigazione previsti relativi alla realizzazione di aree di lagunaggio/laminazione).

I potenziali impatti a carico dell'ambiente idrico connessi alla realizzazione dell'opera stimati nello Studio risultano invece essere i seguenti:

- *Impatto 2*: intorbidamento per lavorazioni in alveo;
- *Impatto 3*: riduzione della disponibilità di risorse idriche sotterranee per la realizzazione di opere che richiedono un sistema well – point;
- *Impatto 4*: inquinamento delle acque sotterranee durante le fasi di realizzazione delle pile dei viadotti;
- *Impatto 5*: inquinamento causato da un non corretto smaltimento delle acque reflue prodotte in cantiere (lavaggio automezzi, ecc.);
- *Impatto 6*: inquinamento dovuto al dilavamento di aree di stoccaggio di sostanze pericolose.

Suolo e sottosuolo

L'area di intervento è caratterizzata da un substrato fortemente argilloso o argilloso - organico, con alcuni paleoalvei torbosi molto ampi e di forma dendritica, che coincidono spesso con il tratto terminale dei

fiumi di risorgiva e del drenaggio locale confluyente nel Loncon. L'area interessata dagli interventi in progetto si sviluppa interamente a sud della linea delle risorgive, risultando compresa in quella che viene definita "bassa pianura veneta"; la tessitura dei suoli rispecchia le caratteristiche tipiche di questa fascia, presentando prevalentemente materiali a granulometria fine, per lo più limosi.

Al fine dell'identificazione dell'uso del suolo, nell'ambito del S.I.A. è stata svolta un'attività di sopralluoghi sia nel territorio oggetto di intervento sia nelle aree limitrofe.

L'attuale casello di San Stino risulta prossimo alle aree residenziali ed urbanizzate facenti parte del capoluogo comunale, risultando presenti comunque, lungo lo stesso aree a seminativo, alcune siepi e macchie arboree, oltre che incolti ed aree di cantiere relative alla variante alla SP 59 in fase di realizzazione.

Ben visibile a nord, al limite della rampa di accesso all'autostrada A4 (direzione Venezia) del nuovo casello, risulta essere il bosco di Bandiziol e, in sinistra del Canale Melonetto, un'area adibita a vigneto e seminativo. A sud dell'autostrada A4 in prossimità del nuovo casello di progetto sono presenti vigneti, seminativi oltre che alcune siepi.

Di seguito si riporta una sintesi di quanto emerso dalla valutazione degli impatti riportata nel SIA; in particolare i potenziali impatti sulla componente in oggetto risultano:

- *Impatto 1*: intercettazione di suoli di pregio (il progetto intercetta il bosco di Bandiziol ed alcune aree adibite a vigneto);
- *Impatto 2*: formazione di aree residuali (in sinistra Melonetto viene a formarsi un'area a reliquato; tuttavia tale area risulta essere strategica ed utilizzabile ai fini mitigativi / compensativi);
- *Impatto 3*: impermeabilizzazione dei suoli;
- *Impatto 4*: contaminazione dei suoli;
- *Impatto 5*: modifica dell'uso del suolo, con sottrazione di superficie agraria e riduzione di terreno agricolo lavorabile.

Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna

Il territorio esaminato nello Studio racchiude un'area pianeggiante ricadente nell'ambito agricolo del Comune di San Stino di Livenza. Il paesaggio agro-forestale dell'area in questione è caratterizzato da una frammentazione legata alla morfologia dei luoghi, all'uso del suolo e all'esistenza e consistenza della copertura di vegetazione naturale.

Tra le varie colture nel S.I.A. vengono indicati parti di incolto, spazi naturali e seminaturali come campi abbandonati, siepi, filari alberati, macchie boscate piantati lungo i confini e gli argini dei corsi d'acqua.

L'intervento è localizzato in un'area a prevalente vocazione agricola, in cui gli elementi di interesse ecosistemico sono costituiti principalmente dagli habitat forestali planiziali (Bosco di Bandiziol e Pressacon e Bosco di Lison) e dagli habitat legati ai corsi d'acqua (Fiume Livenza e scoli minori).

Per quanto attiene ai Siti di Interesse Comunitario, nel S.I.A. si sottolinea come:

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

Per una caratterizzazione della comunità animale presente nel territorio analizzato nell'ambito del S.I.A. non sono stati condotti degli specifici rilievi faunistici, ma sono state individuate le specie che

potenzialmente frequentano la zona sulla base di considerazioni ecologiche e sulla scorta di informazioni bibliografiche.

I potenziali impatti individuati nel SIA con riferimento alla fase di esercizio e relativamente alla componente flora e vegetazione sono i seguenti:

- *Impatto 1*: intercettazione di siepi e filari esistenti;
- *Impatto 2*: intercettazione di aree boscate (Bosco di Bandiziol), seppur minimo in termini di area coinvolta.

Per quanto riguarda la componente fauna ed ecosistemi, nello Studio sono stati individuati i seguenti impatti principali:

- *Impatto 1*: perdita di habitat o habitat di specie;
- *Impatto 2*: perdita o perturbazione alle specie di interesse conservazionistico;
- *Impatto 3*: alterazione della connettività ecologica (frammentazione, isolamento ecc).

Rumore

Nel S.I.A. si è proceduto a verificare la sussistenza dei piani comunali di classificazione acustica e dei regolamenti acustici dei Comuni di San Stino di Livenza ed Annone Veneto; da tale verifica è emerso come tali comuni non si sono ancora dotati del piano di classificazione acustica. Nell'ambito dello Studio si è quindi fatto riferimento al D.P.C.M. 1/3/91 in base alla classificazione vigente dei PRG.

Sono state individuate le sezioni stradali di progetto e si è proceduto alla definizione dell'ampiezza delle fasce di pertinenza acustica, all'individuazione di potenziali sorgenti concorsuali e dei ricettori acustici.

Nell'ambito dello Studio in esame si è quindi effettuata la caratterizzazione del clima acustico ante operam, attraverso specifiche campagne fonometriche. Si è proceduto inoltre alla caratterizzazione del clima acustico post opera attraverso specifica modellazione che ha permesso di individuare le opere di mitigazione da porre in atto al fine di minimizzare gli impatti per i ricettori più prossimi alle opere in progetto.

Dalle simulazioni della fase di esercizio e di realizzazione dell'opera, nel SIA vengono evidenziati superamenti dei valori limite prescritti dalla normativa. La significatività degli impatti viene valutata dal confronto tra i livelli acustici rilevati presso i ricettori ed i valori limite:

- la fascia A di pertinenza acustica (più vicina all'infrastruttura) è considerato un ambito di criticità per l'esercizio dell'opera, con impatti ritenuti molto significativi;
- la fascia B ha impatti scarsamente significativi.

Per il corso d'opera, l'ambito di criticità individuato risulta compreso entro i primi 100 m dalle lavorazioni; impatti molto significativi si hanno in corrispondenza delle lavorazioni notturne il cui ambito di influenza si estende fino a 400 m dalla lavorazione. Molto significativi risultano essere invece gli impatti dovuti alle altre lavorazioni.

Paesaggio

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

Al fine di definire il contesto paesaggistico "ravvicinato" nel SIA si è verificato il possibile "ambito di influenza" dell'attuazione del progetto sulla percezione paesaggistica. La lettura del territorio e del carattere dei luoghi ha permesso di individuare i seguenti contesti di riferimento:

- Il residenziale consolidato;

- Il residenziale diffuso;
- Il mosaico delle colture;
- Il bosco di Bandiziol;
- Il Malgher e le sue aree naturaliformi.

Nello Studio si evidenzia come tra le componenti del paesaggio il Canale Malgher e le sue aree naturaliformi risultano essere elemento caratterizzante il paesaggio percepito oltre che “vissuto” dalla popolazione residente lungo il suo corso e percorso da ciclisti e pedoni durante il tempo libero.

La lettura del territorio è stata completata dall’identificazione dei vincoli presenti sulla base della normativa e pianificazione vigente.

Di seguito si riporta una sintesi di quanto si evince nel SIA relativamente ai potenziali impatti sulla componente paesaggio:

- *Impatto 1*: variazione della percezione visiva dei luoghi da parte di ricettori sensibili;
- *Impatto 2*: variazione della percezione visiva dei luoghi lungo itinerari e punti panoramici;
- *Impatto 3*: variazione della percezione visiva degli elementi di degrado esistenti;
- *Impatto 4*: variazione della percezione visiva degli elementi di qualità paesaggistica e degli ambiti paesaggistici individuati.

3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA

Le opere in esame, non rientrano all’interno di alcun Sito Comunitario, mentre i siti più prossimi all’area d’intervento, che distano rispettivamente 750 metri e 2000 metri, sono:

- **S.I.C. denominato IT3240029** “*Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano*”, istituito ai sensi della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”;
- **S.I.C. e Z.P.S. denominato IT3250006** “*Bosco di Lison*” istituito ai sensi delle Direttiva 92/43/CEE “Habitat” e 79/409/CEE “Uccelli”.

Si evidenzia, nel merito, che il Proponente ha presentato una specifica Relazione di VINCA, redatta in conformità alla D.G.R.V. 10.10.2006 n° 3173, che conclude con la dichiarazione del professionista di non incidenza e di esclusione di effetti significati negativi sui siti di Rete Natura 2000 considerati.

Tale VINCA, è stata esaminata dai competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, i quali hanno redatto una relazione protocollo 96/N. REG.VEN/2010 del 06.09.2010, acquisito dall’U.C. VIA con prot. n. 486629/45.07 del 20.09.2010, con proposta di parere favorevole con la seguente prescrizione: “*Nelle fasi di progettazione Definitiva, Esecutiva e di Variante Sostanziale, dovrà essere redatto lo studio sulla valutazione d’incidenza ambientale secondo quanto disposto dalla Direttiva 92/43/CEE Habitat*”.

Tale parere è stato recepito dalla Commissione VIA.

4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME

Le osservazioni e i pareri presentati sono stati considerati in sede d’istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni; per le deduzioni puntuali alle osservazioni e ai pareri si rimanda al Sub-Allegato A1 al presente parere.

5. VALUTAZIONI COMPLESSIVE

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, il S.I.A., esamina in modo esauriente gli strumenti di pianificazione, di programmazione e di settore, a livello comunitario, nazionale, regionale, provinciale e comunale afferenti all'area d'intervento.

Nel merito si evidenzia che il nuovo Casello di San Stino di Livenza è compreso fra le opere necessarie per la realizzazione della Terza Corsia della A4 Venezia Trieste, di competenza della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A. e che l'asse autostradale, nel suo complesso, rientra all'interno del "Corridoio Stradale n° 5" ovvero fa parte delle "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge Obiettivo n° 443/2001 e del relativo decreto attuativo D.Lgs 190/2002.

Il C.I.P.E. con Deliberazione n° 13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005 - ha approvato il Progetto preliminare, predisposto dalla Concessionaria nel febbraio 2003, relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO).

Per quanto attiene al Quadro Progettuale, si rileva che il Progetto ed il S.I.A. sono stati sviluppati in modo adeguato ed in conformità alle vigenti normative che regolano la materia.

In particolare le caratteristiche geometriche e funzionali adottate per la progettazione preliminare dell'infrastruttura stradale, risultano essere in linea con le direttive impartite dal D.M. 5.11.2001 e dal D.M. 22.04.2004 sia per la parte di nuova costruzione e sia per la parte di riqualificazione ed interconnessione con la viabilità esistente.

Per quanto attiene poi all'inserimento dell'opera e delle relative opere complementari, nel contesto territoriale esistente, la Commissione riporta nelle prescrizioni allegate al presente parere, alcune indicazioni ed indirizzi generali mirati ad ottenere una miglior definizione dell'infrastruttura stradale attese le valutazioni della Commissione stessa a seguito del sopralluogo effettuato il giorno 9 settembre 2010.

In particolare la Commissione ha recepito le seguenti due Varianti al tracciato proposto, già inserite nel S.I.A. depositato e precisamente:

- a. le impostazioni di cui alla **Soluzione n°1** prospettata nel Preliminare (con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla **Soluzione progettuale n° 3**, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale
- b. per quanto riguarda il collegamento Via Piancavallo e Variante S.P. n° 59, la soluzione che preveda il riutilizzo del cavalcavia esistente su Via Piancavallo in corrispondenza del vecchio Casello, prevedendo l'immissione all'altezza della rotatoria esistente su Via Fosson e conseguente il riutilizzo della viabilità già realizzata da Veneto Strade S.p.A. compresa del sottopasso esistente in corrispondenza dei piazzali del vecchio casello.

La Commissione ritiene poi che gli elaborati progettuali che compongono il Progetto Preliminare siano stati sviluppati secondo le disposizioni dell'art. 18 Capo II Titolo III del Regolamento dei LL.PP. approvato con D.P.R. n° 554/1999.

Per quanto attiene infine al Quadro di Riferimento Ambientale si rileva lo stesso ha considerato e conseguentemente analizzato, tutte le dovute componenti ambientali ed è stato sviluppato secondo quanto previsto dalle norme specifiche in materia. In particolare è emerso che le principali criticità sono dovute alle emissioni gassose e sonore generate dall'infrastruttura sui ricettori esistenti e prossimi al tracciato.

Nel merito la Commissione ha ritenuto di prescrivere che il Piano di Monitoraggio Ambientale P.M.A., specifico per il Casello di San Stino dovrà essere concordato con A.R.P.A.V. in fase di Progetto Definitivo, sulla base delle Osservazioni già espresse per il P.M.A. della Terza Corsia della A4.

La Commissione ha, inoltre, ritenuto necessario prescrivere a carico del Proponente anche la redazione di un Piano di Cantierizzazione che dovrà essere sottoposto all'approvazione dell'A.R.P.A.V.

Tale Piano dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative del personale operante in cantiere, al fine di salvaguardare il più possibile le componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera. Tale Piano dovrà essere trasmesso ai Comuni ed alla Provincia interessata.

6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti, ad eccezione del Presidente Ing. Silvano Vernizzi, dei componenti esperti Dott. Gerry Boratto, Ing. Guido Cuzzolin e Arch. Filippo Tonerò, del Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Venezia, del Dirigente della Direzione Distretto Bacino Idrografico Piave Livenza Sile, del Dirigente della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi e del Dirigente della Direzione Geologia e Attività Estrattive, ritenuto che siano state fornite risposte soddisfacenti alle osservazioni e ai pareri pervenuti secondo quanto contenuto nell'Allegato 1, esprime all'unanimità

parere favorevole

di compatibilità ambientale sul progetto subordinatamente al rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni di seguito indicate.

PRESCRIZIONI

- A.** Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
- B.** Il Progetto Definitivo dovrà sviluppare:
 - c. le impostazioni di cui alla **Soluzione n°1** prospettata nel Preliminare (con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla **Soluzione progettuale n° 3**, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale
 - d. per quanto riguarda il collegamento Via Piancavallo e Variante S.P. n° 59, la soluzione che preveda il riutilizzo del cavalcavia esistente su Via Piancavallo in corrispondenza del vecchio Casello, prevedendo l'immissione all'altezza della rotatoria esistente su Via Fosson e conseguente il riutilizzo della viabilità già realizzata da Veneto Strade S.p.A. compresa del sottopasso esistente in corrispondenza dei piazzali del vecchio casello.
- C.** In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà:
 - 1. recepire, per quanto attiene al tracciato, gli indirizzi generali così come illustrati nelle presenti prescrizioni;

2. verificare le interferenze dell'infrastruttura stradale con i perimetri dei fondi privati al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli, la continuità della rete idrica naturale e di bonifica;
3. nei casi in cui le opere di progetto (cunicolo del piazzale della stazione di esazione) vengano a trovarsi sottofalda, descrivere in dettaglio i relativi sistemi di impermeabilizzazione, che, in ogni caso dovranno garantire la perfetta tenuta idraulica delle opere stesse;
4. nelle aree ove è previsto l'impiego di sistemi di emungimento della falda per abbassare la superficie freatica, stimare la portata di prelievo necessaria al fine di verificare l'esistenza di ricettori idonei a ricevere tale portata di sversamento; dovranno essere inoltre preventivamente valutate le caratteristiche chimiche delle acque di prelievo per verificare l'idoneità allo sversamento in acque superficiali; infine dovrà essere monitorato con piezometri l'ampiezza dell'area di abbassamento al fine di evitare effetti sulle utilizzazioni in atto e comunque sugli edifici esistenti;
5. rivedere le modalità di realizzazione delle vasche di laminazione, in ordine alla necessità di aggettare la falda tenendo conto dei fabbricati limitrofi;
6. illustrare in dettaglio l'impatto dell'opera sulla situazione idraulica locale, in particolar modo nelle aree a sofferenza idraulica, dove la realizzazione della struttura potrebbe peggiorare la situazione; dovranno essere inoltre precisate le misure di mitigazioni previste, che non dovranno comunque apportare modificazioni peggiorative della situazione esistente; tali interventi dovranno essere concordati con il competente Consorzio di Bonifica;
7. definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure compensative, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n° 2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiore a 50 anni), e dovrà altresì predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nei corpi idrici superficiali, inoltre dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel P.T.A. approvato con Deliberazione del C.R. n° 105 del 5.11.2009 con particolare riferimento all'art. 39;
8. in merito al P.A.I. dei Fiumi Bacchiglione, Brenta, Isonzo, Piave e Tagliamento, approfondire compiutamente le possibili interferenze con le zone di pericolosità idraulica ivi previste, segnalate anche dai competenti Consorzi di Bonifica ed Uffici del Genio Civile;
9. garantire la continuità delle acque di superficie della rete minore, ove queste intercettino l'infrastruttura in esame sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, con manufatti da concordare con i competenti Consorzi di Bonifica;
10. effettuare un approfondito studio geologico, idrogeologico e geotecnico, con prove sperimentali in situ (sondaggi e prove penetrometriche) ed in laboratorio, ai fini di una corretta e puntuale valutazione dei parametri stratigrafici, idrogeologici e geotecnici con particolare dettaglio ai tratti ove sono previste le opere d'arte maggiori, tenendo inoltre conto del grado di sismicità dell'area;
11. prevedere nella realizzazione delle fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali, accorgimenti idonei a contenere la dispersione delle miscele utilizzate, prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale;
12. prevedere, che l'area di parcheggio scambiatore prevista venga idoneamente attrezzata e predisposta per una dotazione minima di circa 100 posti auto, e per aree dedicate agli autotrasporti su gomma;
13. in ordine alla componente rumore:
 - approfondire la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, al fine di meglio individuare i ricettori interessati dalla realizzazione dell'Opera e di poter correttamente dimensionare le corrispondenti misure di mitigazione preventiva; redigere una cartografia aggiornata e dettagliata in scala opportuna con evidenziati i ricettori sensibili all'impatto acustico, nonché un inventario degli stessi in conformità al D.P.R. 30.03.2004 n° 142 afferente al tracciato individuato di cui al precedente punto 1, comprese le opere complementari;
 - prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post opera indichino un superamento dei limiti; nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da

- conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;
 - rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici;
 - eventuali interventi diretti al ricettore, andranno presi in considerazione solo nel caso in cui risulti documentata l'impossibilità tecnica di raggiungere il rispetto dei limiti acustici esterni mediante opportune scelte progettuali e/o interventi di mitigazione alla sorgente;
14. effettuare un bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento in conformità alle vigenti normative nazionali e regionali e prevedere, conseguentemente per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie autoctone e non allergeniche, al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette e di insediamenti abitativi), avvalendosi del Servizio Forestale della Regione ed in accordo con A.R.P.A.V.;
15. assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero e dimensioni adeguate;
16. prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo e di aggregati riciclati, in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R.V. n° 2424 del 8.08.2008 del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 4/2008 e D.M. 203/2003; inoltre gli aggregati riciclati utilizzati, dovranno rispettare le disposizioni della circolare UL/5205/2005;
17. redigere un Piano di Cantierizzazione che preveda:
- la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
 - la valutazione delle immissioni in atmosfera di inquinanti e polveri, l'analisi del rumore e delle vibrazioni e prevedendo, ove necessario, adeguate misure per evitare i superamenti, nonché la realizzazione di idonee barriere fonoassorbenti provvisori;
 - la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'agottamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;
 - l'adozioni di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali e dei canali di bonifica;
 - la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;
 - l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale;
 - l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
 - la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle area di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote;
 - la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;
 - la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite.

Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli operatori da concordare con A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Provincia. Tale Piano dovrà essere comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.

18. Predisporre e rendere operativo un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di laminazione - fitodepurazione; il Piano deve assicurare, oltre alla mitigazione visiva, il ripristino e la ricostruzione dei corridoi ecologici, così come individuati negli strumenti di pianificazione territoriale, da sottoporre all'approvazione dei competenti Servizi Regionali e dell'A.R.P.A.V.;

- D.** Il Piano di Monitoraggio Ambientale P.M.A., specifico per il Casello di San Stino andrà concordato con A.R.P.A.V. in fase di Progetto Definitivo, sulla base delle Osservazioni già espresse per il P.M.A. della Terza Corsia della A4.
- E.** Venga previsto nelle vasche di laminazione e di accumulo un dispositivo tale da impedire, in caso di arrivo di uno sversamento accidentale di sostanza fluida, lo svuotamento della vasca nella rete irrigua, prima dell'eliminazione della sostanza inquinante riversata.
- F.** Devono essere analizzati gli effetti della nuova impermeabilizzazione sul deflusso delle acque meteoriche e sulla rete di raccolta finale, devono essere previste opere e manufatti in grado di mantenere invariato l'attuale coefficiente udometrico.
- G.** Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione alle aree di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere al termine dei lavori ripristinate nello stato originario.
- H.** Le operazioni di scavo dovranno essere preventivamente concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di Indagine Geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).
- I.** Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso secondo quanto previsto dalla normativa vigente, in particolare dovrà essere previsto l'utilizzo di tecnologia a Led.
- J.** Deve essere redatto un Piano di Sicurezza Generale ed un Piano di Intervento Specifico in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni, Province ed A.R.P.A.V..
- K.** Nelle successive fasi di progettazione, e nel caso vengano individuato percorsi alternativi o vengano introdotte varianti al presente progetto, sia presentata nuova relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE.
- L.** Tutti gli oneri da sostenere per la verifica degli adempimenti conseguenti alle prescrizioni allegate al parere, con particolare riferimento ai Piani dei Monitoraggi Ambientale, sono posti a carico del Proponente e dovranno essere, altresì, evidenziati nel Quadro Economico del Progetto Definitivo.

RACCOMANDAZIONI

- A.** Si raccomanda di concertare con gli Enti competenti la possibilità di realizzare le opere di adeguamento della S.P. n° 60 e le opere previste nell'ambito del progetto S.F.M.R.; in alternativa si raccomanda di riconsiderare il collegamento fra la frazione di Loncon ed il centro abitato di San Stino ottimizzando la soluzione 2 prevista nel S.I.A..

COMPENSAZIONI

Per quanto riguarda le compensazioni ambientali si ritiene di individuare le seguenti opere da realizzare in accordo con il Concedente:

1. realizzazione di itinerari ciclabili a valenza comunale e sovracomunale.

Il Segretario della
Commissione Regionale V.I.A.
Eva Maria Lunger

Visto: Il Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
Ing. Silvano Vernizzi

Il Dirigente
Unità Complessa V.I.A.
Dott.ssa Laura Salvatore

Il Vice-Presidente della
Commissione Regionale V.I.A.
Avv. Paola Noemi Furlanis

Vanno visti n. 121 elaborati

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
---------------------	-------------	-------------------	-----------------	----------------------------------	---

Elenco Mittenti:

1. Provincia di Venezia – Servizio Ambiente
2. Provincia di Venezia – Servizio Pianificazione Territoriale
3. Provincia di Venezia – Servizio Manutenzione e Sviluppo del Sistema Viabilistico
4. Comune di Annone Veneto
5. Comune di S.Stino di Livenza
6. Sig.ra Arianna Peron
7. Sig. Riccardo Boatto
8. Gruppo Insieme per il Paese
9. Sig.ra Maria Grazia Zecchetto
10. Sig. Vanni Prataviera
11. Sun Immobiliari

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
1.	24/03/10	165670/45.06	<p align="center">PROVINCIA DI VENEZIA</p> <p align="center">SERVIZIO AMBIENTE</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1 la delibera CIPE n°13 del 18/03/2005, prevede che in corrispondenza dei caselli vi siano aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un numero congruo di posti auto. Il progetto preliminare relativo allo spostamento del casello di S. Stino prevede la realizzazione di un parcheggio scambiatore con un numero di stalli pari a 98. Non sono fornite indicazioni in ordine al dimensionamento del parcheggio e alle modalità di collegamento (anche pubblico) con i principali poli di attrazione. Si chiede di fornire tali elementi 2 il nuovo casello si trova in prossimità di una avio superficie esistente, già censita nel P.R.G. del comune di S. Stino all’interno del “parco Livenza”. Si ritiene necessario sia verificata la compatibilità dell’intervento con l’attività di volo. 3 il nuovo svincolo interesserà un corso d’acqua vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004 (Melonetto) pertanto dovrà essere prodotta apposita relazione paesaggistica 4 nella valutazione degli impatti in relazione alla componente atmosfera manca la stima di alcuni inquinanti tipici del traffico veicolare quale il Benzene e gli SOx, non sono inoltre presenti le mappe di diffusione degli inquinanti 5 nel S.I.A. non sono individuati in maniera puntuale gli inquinanti presenti nelle acque di piattaforma che si intendono trattare né l’efficacia dei sistemi di abbattimento adottati; pertanto non è possibile valutare correttamente il loro impatto sull’ambiente idrico. Non è presente inoltre un piano di gestione relativo alla manutenzione della vegetazione presente nei bacini di lagunaggio. Si chiede dunque: <ol style="list-style-type: none"> a) sia esplicitata la resa di abbattimento del sistema 	<p>La Commissione in relazione alle osservazioni sollevate dalla Provincia di Venezia evidenzia quanto segue.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punto 12. In ogni caso si sottolinea che Nella fase attuale il dimensionamento è stato effettuato tenendo conto di dati statistici elaborati da Autovie per interventi simili (es. Casello di Meolo) e/o confrontabili con l’intervento di progetto e del territorio interessato. In merito al servizio pubblico, è altrettanto prematura la possibilità di individuare le caratteristiche e le modalità di collegamento se non a valle di un confronto con gli Enti direttamente interessati che potrà avvenire nelle fasi successive progettuali. Ad ogni modo il parcheggio (pubblico e privato) verrà dimensionato nella successiva fase di progetto definitivo e verificato con gli Enti in sede di Conferenza di Servizi. 2 Da una verifica delle tavole di P.R.G. risulta che l’area di piano classificata e destinata alla attività in questione, risulta essere inferiore rispetto a quella effettivamente utilizzata come pista di atterraggio. Dovrà esser valutato lo spazio aereo effettivamente concesso al “parco Livenza”, in relazione all’uso che viene fatto della pista di atterraggio In ogni caso l’esito della verifica non pregiudica l’intervento di progetto in relazione alle differenti caratteristiche ed all’importanza degli interventi.

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>di lagunaggio previsto</p> <p>b) sia previsto un sistema di monitoraggio dedicato</p> <p>c) sia predisposto un piano di manutenzione e gestione dei bacini di lagunaggio, con l’indicazione anche del soggetto incaricato</p> <p>6 l’area golenale in sx Melonetto è stata progettata in primo luogo per rispondere ad esigenze di carattere idraulico; le macchie boscate ivi previste andranno a mitigare l’impatto sulla vegetazione, la fauna e il paesaggio relativo al corso d’acqua del Melonetto che viene interessato dall’opera. Inoltre trattandosi di area golenale, quindi soggetta a allegamenti, si ritiene più corretta la piantumazione di specie vegetali idrofile e igrofile. La perdita di 8.000mq del bosco di Bandiziol trovandosi questo a nord dell’autostrada non può quindi ritenersi compensata dalla creazione dell’area golenale in sinistra del Melonetto, avente funzione diversa rispetto al bosco planiziale. Deve pertanto essere progettata una adeguata area di compensazione sia in termini di superficie che di funzione ecologica, possibilmente in ampliamento del bosco di Bandiziol, a nord dall’autostrada. In dimensionamento fisico ed ecologico di tale area dovrà tener conto in termini compensativi anche delle frammentazioni indotte al corridoio ecologico di area vasta individuato dal PTCP.</p> <p>7 Il nuovo svincolo verrà realizzato all’interno di un corridoio ecologico di area vasta individuato sia dal PTRC che dal PTCP tagliandolo in due e determinandone quindi la frammentazione; pertanto si chiede che venga valutata l’efficacia delle opere di mitigazione proposte in relazione alla continuità ecologica e studiata adeguata compensazione eventualmente correlata a quella studiata per</p>	<p>3 La documentazione del progetto preliminare e relativo S.I.A. contiene gli elementi che si ritengono sufficienti per la valutazione della compatibilità paesaggistica dell’opera. Si precisa inoltre che la stessa documentazione è stata inoltrata al Ministero dell’Ambiente.</p> <p>4 Atteso che i progettisti hanno provveduto ad elaborare apposita documentazione di approfondimento relativa alla componente atmosfera si precisa che l’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V..</p> <p>5 a) L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V. In ogni caso si osserva che l’intervento va esaminato nell’ambito più ampio relativo al progetto di ampliamento a 3 corsie dell’autostrada A4 ed in particolare al tratto compreso fra Quarto d’Altino e San Donà di Piave. A livello di progettazione definitiva, sono già state adottate, infatti, precise soluzioni progettuali per il trattamento delle acque di piattaforma. Gli stessi criteri sono stati poi assunti nel successivo tratto San Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli che costituisce la naturale continuazione del medesimo adeguamento. Al progetto preliminare del Casello di S. Stino di Livenza, si applicano, per affinità idraulica e gestionale, i</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>compensare la sottrazione di habitat al bosco di Bandiziol</p>	<p>criteri informativi, già approvati da tutti gli Enti competente nel tratto Quarto d’Altino - San Donà di Piave.</p> <p>Nella successiva fase di progettazione definitiva del Casello verranno comunque approfonditi gli studi e le analisi afferenti agli inquinanti presenti nelle acque di drenaggio della piattaforma stradale che si intendono trattare e l’efficacia dei sistemi di abbattimento adottati (sedimentatori/disoleatori, lagunaggi, filtri a carboni attivi) nel rispetto della vigente Normativa nazionale e regionale; dovrà inoltre essere dichiarata la resa di abbattimento prevista, il tutto in analogia con quanto già fatto nel progetto definitivo dell’ampliamento della terza corsia.</p> <p>b) L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V..</p> <p>c) L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punto 18 e lettera D. Ad ogni modo si precisa che il soggetto incaricato per la gestione e manutenzione dei bacini di lagunaggio è il Concessionario - Autovie Venete S.p.A.. Si evidenzia infine che tutte le aree sono inaccessibili dall’esterno della A4, in quanto totalmente recintate. L’accesso avviene tramite, infatti, piste di servizio utilizzati dal solo personale di Autovie S.p.A..</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
					<p>6 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punto 14 e lettera D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V..</p> <p>7 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punti 6, 9, 14, 18 e lettera D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale. Si rileva comunque che il progetto assicura il permanere della continuità ecologica del corridoio, peraltro già interferente con l’autostrada esistente ed in ampliamento già oggetto di VIA, attraverso la realizzazione di opere d’arte specifiche anche la funzione di assicurare la continuità e funzionalità idraulica.</p>
2.	24/03/10	165670/45.06	<p>PROVINCIA DI VENEZIA</p> <p>SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE</p>	<p>8 Con nota trasmessa in data 26/11/2009, si ritiene che alla luce degli artt. 15,16,28,55,56,61 ed in particolare dell’art 24 della NTA del PTCP, l’intervento di interesse pubblico non sia in contrasto con le norme di salvaguardia, ma si nutrono alcune perplessità sulla realizzazione dell’opera viaria, quasi in aderenza con un corso vincolato ai sensi del D.lgs 42/2004 (meloneto) che ne vanificherebbe per quel tratto il valore paesaggistico.</p>	<p>8 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alle lettere B e C e D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V..</p>
3.	24/03/10	165670/45.06	<p>PROVINCIA DI VENEZIA</p>	<p>Le seguenti osservazioni sono frutto di concertazione con i due comuni territorialmente competenti, a seguito di un incontro</p>	<p>9 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alle</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
			<p>SERVIZIO MANUTENZIONE E SVILUPPO DEL SISTEMA VIABILISTICO</p>	<p>avvenuto il 12/01/2010 .</p> <p>9 Configurazione casello –ipotesi alternative. Si rileva che dal punto di vista trasportistico non vi sono differenze tra la soluzione base e le tre soluzioni alternative. Si chiede comunque di valutare la possibilità di spostare il casello e la relativa viabilità a cavallo del confine tra i comuni di Annone Veneto e S. Stino al fine di ridurre gli espropri di alcune pregiat aree agricole (coltivate a seminativo e vitigno) in comune di Annone.</p> <p>10 Messa in sicurezza e adeguamento della SP60 S, Stino-Belfiore- La configurazione del nuovo casello di S. Stino e della relativa viabilità di collegamento con la rete provinciale e comunale, comporterà per le provenienze dalla direttrice Belfiore – Loncon un considerevole aumento del percorso necessario per accedere al sistema autostradale. Questi flussi potrebbero pertanto utilizzare, in alternativa, il tragitto rappresentato dall’asse SP 60 Via Paludi-SS14-Var Sp59, interessando in questo modo la strada provinciale SP 60 che per le sue attauli caratteristiche geometriche e planimetriche risulta indatta a ricevere ulteriore incremento di traffico. Si chiede pertanto di prevedere i seguenti interventi:</p> <p>a) Realizzazione di una rotatoria in località Loncon in Comune di Annone all’intersezione tra la SP 60 Via Paludi e SP 60 via Zovatto.</p> <p>b) Adeguamento e messa in isurezza della SP 60 Via Paludi nel tratto che vada dall’intersezione con la strada comunale di Via Baracche in comune di Annone all’intersezione con la SS14</p> <p>c) Eliminazione del passaggio a livello sulla linea ferroviaria Trieste – Venezia con opera sostitutiva</p> <p>d) Realizzazione di una rotatoria all’intersezione tra la SP60 e SS14;</p>	<p>lettere B e C e D con la predisposizione del Piano di Monitoraggio Ambientale da concordare con A.R.P.A.V..</p> <p>10 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, compensazioni e raccomandazioni (lettera A).</p> <p>11 Vedi osservazione precedente punto 10.</p> <p>12 Vedi osservazione precedente punto 10.</p> <p>13 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punto 17. Si precisa in ogni caso che dette attività di verifica catastale verranno sviluppate nelle successive fasi di progettazione definitiva.</p> <p>14 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni ed in particolare alla lettera C punto 17.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>11 collegamento tra via Piancavallo e la Variante alla SP59: si evidenzia che con la chiusura del vecchio casello e la realizzazione del nuovo e della relativa viabilità di collegamento, l’opera in sottopasso in fase di realizzazione a cura di Veneto Strade (e connessa alla variante alla SP59) non sarà più utilizzabile per le finalità di collegamento SP61-CaselloA4 –SS14. Visto il carattere funzionale della strada di progetto, si chiede di prevedere per la nuova SP61 via Piancavallo e per il nuovo cavalcavia sulla A4 opera n°155 una sezione della piattaforma stradale del tipo C1(extraurbano secondario) Si chiede inoltre di prolungare la pista ciclabile prevista in progetto fino alla rotatoria con la SP60-SP 61 e via Morer delle Anime in località Corbolone per raccordarsi con la ciclabile esistente.</p> <p>12 Collegamento locale Loncon- S. Stino di Livenza: i cittadini della frazione di Loncon hanno in S. Stino un importante centro per l’erogazione di importanti servizi, che raggiungono attraverso il percorso Via Fosson- Via Paludi. Nella nuova configurazione del casello viene eliminato tale collegamento. Pertanto si chiede di prevedere una nuova viabilità di carattere esclusivamente locale che partendo da via Fosson corra lungo il tracciato della viabilità del casello e che si colleghi con la rotatoria alla variante alla SP 59 in modo da ripristinare tale connessione</p> <p>13 Interferenze: in merito ad eventuali occupazioni delle aree o demanio di proprietà provinciale si invita a contattare l’ufficio Concessioni per il rilascio delle concessioni Per quanto riguarda eventuali chiusure delle strade provinciali sono subordinate alla previa predisposizione di viabilità alternativa e/o deviazioni che dovranno essere concordate ed autorizzate dal nostro Ente con oneri a carico del Commissario</p>	

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>14 Cantierizzazione: rilevato che per la fase di realizzazione dei lavori vengono interessate sia strade provinciali che comunali e locali e considerati i carichi dei mezzi pesanti che circoleranno, è presumibile attendersi (in analogia a quanto avvenuto per cantieri di dimensioni equivalenti) un forte degrado delle strade coinvolte nei lavori. Dovrà essere obbligatoriamente previsto il rifacimento delle carreggiate stradali in presenza di danneggiamenti generalizzati.</p>	
4.	18/01/10	24267	<p>COMUNE DI ANNONE VENETO</p>	<p>1 spostamento casello- la posizione del nuovo casello, interamente all’interno del territorio comunale di Annone Veneto determina consistenti espropriazioni di aree coltivate. Viene chiesto pertanto che il casello venga posto a cavallo del confine tra i due comuni, secondo una configurazione peraltro individuata nel SIA, nelle soluzioni alternative, al fine di tutelare e ridurre gli espropri di alcune aree pregiate agricole in territorio di Annone Veneto e considerato che i terreni interessati nel comune di S. Stino risultano incolti</p> <p>2 Collegamento Loncon S. Stino di Livenza: il posizionamento del nuovo svincolo eliminerà la possibilità di un collegamento di servizio tra la frazione di Loncon e S. Stino, che ora avviene parallelamente alla A4. La soluzione proposta nel progetto preliminare non individua alcuna viabilità alternativa, come viceversa previsto nelle prescrizioni CIPE . Si chiede pertanto che tale viabilità sia garantita mediante un tracciato asfaltato a nord della A4 che si colleghi a Via Gobetti di S. Stino di Livenza</p> <p>3 Lotti interclusi- l’eliminazione dell’esistente viabilità parallela alla A4 potrebbe creare nuovi lotti agricoli interclusi, si dovrà studiare la possibilità di garantire,</p>	<p>1 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare alla prescrizione lettera B. Si precisa in ogni caso che nelle successive fasi di progettazione definitiva potranno essere approfondite tutte le possibili soluzioni / mitigazioni atte a tutelare il contesto territoriale esistente del comune di Annone Veneto.</p> <p>2 Vedi osservazioni precedenti punto 1;</p> <p>3 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C punto 2.</p> <p>4 Vedi osservazioni precedenti punto 1.</p> <p>5 Vedi osservazioni precedenti punto 1.</p> <p>6 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C punto 13 per quanto attiene agli aspetti legati alla componente rumore. Si precisa comunque che si tratta di aspetti di dettaglio che saranno affrontati nel</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>eventualmente mediante idonee servitù, l’accesso anche a tali terreni</p> <p>4 Messa in sicurezza della SP 60 : il nuovo casello individua una nuova via preferenziale per il raggiungimento dell’autostrada, per i bacini di Pra Maggiore, Lison, Summaga ecc., con un inevitabile incremento dei flussi di traffico sulla SP60. Tale arteria risulta inadeguata a supportare l’incremento di traffico; l’adeguamento della Sp 60 risulta quindi indispensabile.</p> <p>5 L’incremento dei flussi di traffico richiede garanzie sui tempi di realizzazione del sovrappasso con cui la SP supererà la linea ferroviaria Venezia - Trieste, in quanto già oggi l’esistente PL presenta una elevata pericolosità per le dimensioni ridotte della carreggiata. La viabilità di cantiere per i lavori della terza corsia e il passaggio dei mezzi relativi, non può prescindere da un adeguamento almeno provvisorio dello stesso PL</p> <p>6 Spostamento piazzola di sosta e barriere fono assorbenti: si evidenzia che sui terreni individuati ai mappali 209, 385,388 e 159 è previsto un allargamento delle aree di esproprio per la realizzazione di un fossato o di un area di sosta. Si richiede di valutare l’opportunità di spostare tale allargamento più ad est, dopo la zona abitata, estendendo anche a tale tratto l’installazione di barriere fonassorbenti.</p> <p>7 Sistemazione strade a fine lavori- si segnala la necessità che sia garantito un intervento di manutenzione per quelle viabilità esistenti (provinciali, comunali ec..) interessate dal percorso dei mezzi in fase di cantiere</p>	<p>corso della progettazione definitiva.</p> <p>7 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C punto 13 e lettera G. In ogni caso tutte le viabilità interessate ed interferite dai lavori dovranno essere ripristinate secondo le indicazioni fornite dall’Ente proprietario. Tali aspetti potranno essere adeguatamente definiti in sede di Conferenza dei Servizi.</p>
5.	25/01/10	41497/45.06	COMUNE DI S. STINO DI LIVENZA	<p>1 spostamento di Via Gobetti: in considerazione che il cavalcavia di Via Gobetti dovrà essere demolito e che il previsto innalzamento della quota del tracciato</p>	<p>1 L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>autostradale richiederà il prolungamento delle rampe del cavalcavia verso via Fosson, con inevitabili disagi per la circolazione, si chiede di realizzare il nuovo cavalcavia in prossimità del nuovo casello Autostradale utilizzando il tratto terminale di via Fosson</p> <p>2 Collegamento via Piancavallo con via Minuzzi- si propone di collegare il tratto terminale di via Piancavallo con via Minuzzi e quindi con Via S. Trentin</p> <p>3 Riutilizzo del sottopasso- nel medesimo ambito si propone di prevedere le infrastrutture che consentono di riutilizzare il sottopasso esistente sotto il nuovo tracciato della tangenziale e sotto la nuova via Piancavallo per realizzare il collegamento urbano alle aree retrostanti e in particolare al parcheggio della residenza sanitaria assistita</p> <p>4 Pista ciclabile di Via Gobetti- e tangenziale secondo stralcio: si chiede di :</p> <p>a. Realizzare una nuova pista ciclopedonale di collegamento dell’area del nuovo casello autostradale e dell’area del nuovo sovrappasso di Via Gobetti con il centro urbano</p> <p>b. Realizzare il secondo stralcio della tangenziale</p>	<p>prescrizione lettera B. Si precisa comunque che la soluzione prospettata presenta numerose criticità. In primo luogo la vicinanza all’opera del nuovo casello impone la necessità di realizzare un’opera di maggior dimensioni in termini di estensione della campata centrale a causa della presenza della rampe dello svincolo stesso; inoltre si viene a creare una interferenza con le aree boscate di Bandiziol ed è necessario realizzare nuove viabilità di raccordo. Infine si dovrebbero realizzare ulteriori espropri in un’area già sottoposta a notevoli espropriazioni.</p> <p>2 Non pertinente, infatti la richiesta non rientra tra le opere di competenza del progetto o tra collegamenti esistenti da ripristinare.</p> <p>3 Vedi osservazione precedente punto 2</p> <p>4 Vedi osservazione precedente punto 2; si evidenzia, inoltre, che la tangenziale è un’opera a carico di Veneto Strade S.p.A. e non di Autovie S.p.A..</p>
6.	11/01/10	11358/45.06	Privato –Peron Arianna	<p>Il terreno Fg 16 mappali 121 e 272 NON è interessato dagli espropri- il proprietario però chiede di verificare l’accessibilità al fondo in quanto sembra che le opere di progetto lo intercludono</p>	<p>L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C punto 2. In ogni caso tutti i necessari approfondimenti progettuali verranno eseguiti nelle successive fasi di progettazione definitiva.</p>

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
7.	12/01/10	14190/45.06	Privato Riccardo Boatto	Suggerimenti vari circa: la valorizzazione del sottopasso esistente/in costruzione; richiesta di aree attrezzate per la sosta; richiesta di parcheggi scambiatori nella’area dismessa del casello potenziamenti di percorsi pedonali	L’osservazione trova riferimento oltre che nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazione, nelle successive fasi della progettazione definitiva.
8.	22/01/10	37282/45.06	Richieste privati gruppo insieme per il Paese	Richieste varie circa: Ambiente- posa di barriere fono assorbenti Viabilità: interventi vari di eliminazione di punti critici della viabilità esistente ecc. Nome del casello: poiché l’opera ricade in comune di Annone, il nome dovrà essere esclusivamente Casello di Annone Veneto	Vedi osservazione precedente punto 7. Per quanto attiene poi alla componente rumore si richiama la prescrizione lettera C punto 13 e lettera D. Per quanto riguarda infine la denominazione del Casello si precisa che la questione non rientra tra le competenze di questa Commissione.
9.	17/02/10	91598/45.06	Richiesta privato: Zecchetto M Grazia	il proprietario, il cui terreni sono parzialmente interessati dall’esproprio chiede di i verificare l’accessibilità al fondo in quanto sembra che le opere di progetto lo intercludono	L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C punto 2. In ogni caso tutti i necessari approfondimenti progettuali verranno eseguiti nelle successive fasi di progettazione definitiva.
10.	27/01/10	45936/45.06	Richiesta di Privato. Prativiera Vanni	Chiede di realizzare il casello nella stessa posizione attuale (ovvero alla stessa progressiva autostradale), ma sviluppando l’opera (il fuso e i raccordi, dal lato nord della A4).	L’osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare alla prescrizione lettera C. Si precisa comunque che il progetto preliminare prevedeva quanto riportato nell’osservazione, ma il C.I.P.E. ha prescritto la realizzazione del nuovo casello fuori sede. Tra l’altro, l’alternativa prevista nell’attuale sedime, presenta forti criticità, relative alla occupazione del territorio (in parte urbanizzato), alla tipologia di raccordo, alle interferenze con aree soggette a rischio

ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI

Procedura di V.I.A.

Commissario Delegato per l’Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia

Tratto San Donà di Piave (progr. Km. 29+500) – Svincolo di Alvisopoli (progr. Km. 63+00) – Casello di San Stino di Livenza

Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell’Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
					idraulico che, in relazione alle altre soluzioni alternative, risulta fortemente impattante sul territorio e quindi da non perseguire.
11.	9/02/10	74969/45.06	Richiesta di Privato: SUM IMMOBILIEN	In relazione alla attività produttiva in essere, il titolare della ditta chiede di spostare l’area del bacino di laminazione n° 11, in quanto riduce il piazzale e l’area produttiva	In realtà l’osservazione è da demandare al progetto della terza corsia e non a quello del nuovo casello di S. Stino. In ogni caso all’osservazione potrà essere data risposta nell’ambito delle procedure di evidenza pubblica previste dal progetto della terza corsia.



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

COMMISSARIO
16/09/2021 U/0005139
AV000191156

Spett.le
Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
l'area metropolitana di Venezia e le Province di Belluno,
Padova e Treviso**
Sede di Padova
Via Aquileia (Palazzo Folco), 7
35139 – Padova (PD)

c.a. dott.ssa Maria Cristina Vallicelli

invio a mezzo pec: mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: *P.115C - Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia II Lotto: Tratto San Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse autostradale Nuovo svincolo di San Stino di Livenza.
C.U.P.: I 61 B 07 00036 000 5
Verifica preventiva dell'interesse archeologico.*

Al fine di verificare lo stato della procedura di Verifica preventiva dell'interesse archeologico per l'intervento in oggetto, con l'obiettivo ultimo di ottenere il parere finale, si riassumono di seguito i passaggi salienti del procedimento autorizzativo del progetto preliminare del nuovo svincolo di San Stino di Livenza sin qui svolto:

- con nota prot. Comm. U/4263 del 13/11/2009, indirizzata a Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici VE, BL, PD, TV, Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, Unità Complessa VIA della Regione Veneto, Ufficio VIA della provincia di VE, sono state attivate le procedure per la pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto preliminare di cui all'oggetto ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, rientrando l'opera in questione tra quelle individuate dalle delibere C.I.P.E. n. 121/2001 e n. 130/2006, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/01;
- con nota prot. Comm. n. U/4262 del 13/11/2009, indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state attivate le procedure approvative del progetto preliminare di cui all'oggetto ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006, risultando le opere correlate alla realizzazione dell' "Ampliamento dell'autostrada A4 con la realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia-Trieste", all'interno della tratta relativa al Sub-lotto 3 del II Lotto;
- unitamente alle succitate note, sono stati inviati tutti gli elaborati di progetto preliminare relativi all'intervento in oggetto, tra cui in particolare i documenti relativi alla verifica preventiva dell'interesse archeologico (A.99.00.6.0 - Relazione; A.99.00.7.0 - Carta



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

- complessiva delle evidenze archeologiche; A.99.00.7.1 - Carta della copertura superficiale dei terreni; A.99.00.7.2 - Carta della valutazione del rischio);
- la documentazione fornita è stata successivamente perfezionata con nota prot. Comm. U/747 del 03/02/2010;
 - con nota U.prot CTVA-2010-0003311 del 28/09/2010, la Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha inviato alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali dello stesso Ministero, ai fini del successivo inoltro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, copia del proprio parere n. 519 del 16/09/2010 relativo alla procedimento di VIA dell'intervento in oggetto; si evidenzia che in tale parere non vi sono riferimenti agli aspetti archeologici;
 - con nota prot. Comm. U/2805 del 24/05/2011 è stato richiesto alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un riscontro in merito allo stato di avanzamento della procedura autorizzativa avviata;
 - con nota U.prot DVA-2011-0013523 del 07/06/2011, assunta al prot. Comm. E/3178 del 10/06/2011, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali ha comunicato che il parere n. 519 del 16/09/2010 della Commissione Tecnica VIA-VAS costituisce atto endoprocedimentale ai fini della successiva deliberazione del CIPE in merito all'accertamento della compatibilità ambientale per la conclusione della procedura;
 - con nota prot. Comm. U/5548 del 08/07/2020 è stata richiesta la conclusione della procedura, con espressione dell'apposito parere oppure con convocazione di apposita Conferenza di servizi ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 comma 7 dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i..

Per completare il quadro del procedimento, si riassume brevemente anche l'iter procedurale svolto per la Verifica preventiva dell'interesse archeologico sul progetto definitivo dell'intero II Lotto di terza corsia, in cui territorialmente ricade il nuovo svincolo di San Stino:

- tutta la documentazione relativa alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, completa di cartografie, relazioni e schede di sito, è stata consegnata dalla Concessionaria autostradale all'Ispettrice competente, dott.ssa Gambacurta, con nota prot. Comm. U/1 del 02.01.2009, assunta agli atti della Soprintendenza al prot. n. 59 di data 07.01.2009;
- la Soprintendenza stessa, con comunicazione prot. n. 898 VIII del 23.01.2009, acquisita al protocollo commissariale alla posizione E/134 del 29.01.2009, ha ritenuto opportuno richiedere un approfondimento di indagini nella fascia dei 100 m dal tracciato, allo scopo di integrare il precedente survey archeologico effettuato in condizioni ambientali poco ottimali;
- in data 13.01.2010, con prot. Commissario n. U/367 di data 08.01.2010, è stata trasmessa al dott. Cozza la relazione di integrazione del survey condotto nei mesi di ottobre e novembre 2009;
- in data 12.02.2010 con prot. Commissario n. U/1044, è stata nuovamente inviata alla Soprintendenza tutta la documentazione precedentemente prodotta (cartografie e relazioni) aggiornata con il progetto definitivo in fase di completamento;



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

- in esito all'ultima consegna alla Soprintendenza, la stessa ha risposto con nota prot. n. 2836 del 02.03.2010 (prot. Commissario n. E/1931 del 05.03.2010) richiedendo, per i siti individuati in relazione di verifica e valutazione del rischio con i nn. 26, 31, 35, 37, 43, 44, 53, 54, 61, 64 e 76, l'effettuazione di trincee esplorative al fine di verificare la reale consistenza archeologica del terreno, specificando altresì che per i siti in cui dovessero riscontrarsi esiti positivi potranno essere impartite ulteriori disposizioni di tutela e indagini di laboratorio (tali siti non interessano le aree di S. Stino);
- con lettera prot. Commissario n. U/3326 del 25.05.2010, la Stazione Appaltante ha inviato, relativamente all'intero secondo lotto di terza corsia, la proposta di indagini integrative di cui sopra, su cui la Soprintendenza ha espresso parere favorevole con nota prot. n. 10824 del 23.07.2010 (prot. Commissario n. E/5171 del 23.07.2010).

Si richiede cortesemente di ricevere informazioni in merito allo stato della pratica e indicazioni sull'iter da seguire per giungere alla conclusione del procedimento di verifica preventiva dell'interesse archeologico per la realizzazione del nuovo svincolo di San Stino di Livenza, tenuto conto del fatto che, come manifestato nella sopra richiamata nota prot. Comm. U/5548 del 08.07.2020, è volontà del Commissario delegato pervenire al compimento dell'iter approvativo delle opere in oggetto, eventualmente tramite convocazione di apposita Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 3, comma 7, dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n. 3702 s.m.i..

Per qualsiasi chiarimento rimane a disposizione l'ing. Pella, Responsabile dell'Ufficio Tecnico commissariale (040-3189564; 329-2982103; edoardo.pella@autovie.it).

L'occasione è gradita per porgere cordali saluti.

Il Responsabile Unico del Procedimento
- ing. Paolo Perco -

Allegati:

progetto preliminare nuovo svincolo S. Stino

- A.99.00.6.0 - Verifica preventiva interesse archeologico - Relazione
- A.99.00.7.0 - Verifica preventiva interesse archeologico - Carta complessiva delle evidenze archeologiche
- A.99.00.7.1 - Verifica preventiva interesse archeologico - Carta della copertura superficiale dei terreni
- A.99.00.7.2 - Verifica preventiva interesse archeologico - Carta della valutazione del rischio
- 2009.11.13_U_4262_Activaz procedura approvativa_Min Infr
- 2009.11.13_U_4263_Activaz procedura approvativa_Min Amb
- 2010.02.03_U_747_Perfezionamento istanza
- 2010.09.29_Istruttoria VIA S.Stino_Parere 16.09.2010
- 2011.05.24_U_2805_Stato avanzam procedura approvativa
- 2011.06.10_E_3178_Ministero Ambiente
- 2020.07.08_U5548_conclus. procedura S.Stino

progetto definitivo II Lotto terza corsia A4

- A.06.01.0.0 - Verifica preventiva interesse archeologico - Relazione. Survey e valutazione del rischio archeologico
- A.06.01.0.1 - Verifica preventiva interesse archeologico - Relazione. Integrazione del survey sui 100 ml
- 2010.01.08_U_367_II Lotto_Trasmiss Relazione Survey
- 2010.03.05_E_1931_Disposizioni tutela archeologica

RUP/UT/vcp

3



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI
BELLUNO, PADOVA E TREVISO

Al

Commissario Delegato per l'emergenza della
mobilità riguardante la A4
commissario@pec.commissarioterzacosia.it

E p.c.

Ing. Edoardo Pella
edoardo.pella@autovie.it

Prot. n.

Cl. 34.43.01

All.

Risposta al foglio n. U/0005139 del 16/09/2021
AV000191156

Rif. ingresso n. 29281 del 16/09/2021

OGGETTO: P.115C - Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia II Lotto. Tratto San Donà di Piave - Svincolo di Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse autostradale. Nuovo svincolo di San Stino di Livenza. CUP: 161 B 07 00036 000 5. Verifica Preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 del D.Lgs. 50-2019. Riscontro.-

A riscontro della nota trasmessa dalla S.V. con nota prot. U/0005139 del 16/09/2021 e acquisita agli atti di questo Ufficio con prot. 29281 in pari data, si comunica quanto segue.

Nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 del D.Lgs. 50-2016 relativa al nuovo svincolo di San Stino, l'allora Soprintendenza per i beni archeologici del Veneto ha espresso il proprio parere endoprocedimentale con nota prot. 5495 del 21-04-2010 in risposta alla nota prot. 9723 del 25-03-2010 con la quale l'allora Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea chiedeva alle Soprintendenze competenti di trasmettere le proprie valutazioni al riguardo, al fine di consentire l'attivazione delle procedure di competenza per la pronuncia di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) e per gli adempimenti previsti ai sensi della Legge n. 443 del 21.12.2001 (Legge Obiettivo).

Allo stato dei fatti, per quanto di competenza si ritiene di poter confermare le prescrizioni allora espresse:

"Viste le caratteristiche del progetto preliminare e quanto specificato nella relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico allegata al progetto, è opportuno sottolineare che le ricerche d'archivio e le operazioni di survey eseguite non hanno fornito riscontri oggettivi che possano confermare la presenza di testimonianze sepolte d'interesse storico/ archeologico; d'altro canto, l'analisi del contesto storico dei ritrovamenti avvenuti nelle vicinanze delle opere in oggetto indica chiaramente che le aree interessate dai lavori devono essere considerate a rischio archeologico. Per tali motivi, si prescrive quanto di seguito specificato: a) per quanto riguarda tutti gli interventi di progetto che comportano manomissione del terreno, anche in relazione al sezionamento di fossati e canalizzazioni di servizio, si richiede il controllo archeologico; b) per i siti con esito positivo si potranno impartire ulteriori disposizioni di tutela (scavo in estensione, recuperi di manufatti, protezione in loco, etc.) e richiedere indagini di laboratorio (C14, dendrocronologiche, palinologiche, paleobotaniche) il cui onere economico sarà a carico della stazione appaltante. Si rimane in attesa di conoscere il nominativo della ditta incaricata di svolgere in cantiere le operazioni di ricerca archeologica, con la quale concordare, in accordo con la D.L., le modalità operative degli interventi prescritti."

Per qualsiasi ulteriore chiarimento in merito, il funzionario archeologo di zona, dott.ssa Maria Cristina Vallicelli, rimane a disposizione.

IL SOPRINTENDENTE
dott. Fabrizio Magani

[Documento informatico firmato digitalmente ai
sensi dell'art. 24 del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.]

Il Responsabile del Procedimento
Funzionario Archeologo Maria Cristina Vallicelli



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

COMMISSARIO

21/10/2021 U/0006364



Spett.le
Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
**Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
l'area metropolitana di Venezia e le Province di Belluno,
Padova e Treviso**
Sede di Padova
Via Aquileia (Palazzo Folco), 7
35139 – Padova (PD)

c.a. arch. Giuseppe Di Marco

invio a mezzo pec: mbac-sabap-ve-met@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: *P.115C - Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia II Lotto: Tratto San Donà di
Piave - Svincolo di Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse autostradale
Nuovo svincolo di San Stino di Livenza.
C.U.P.: I 61 B 07 00036 000 5
Valutazione di impatto ambientale comprensiva di autorizzazione paesaggistica.*

Al fine di verificare lo stato della procedura di valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione paesaggistica per l'intervento in oggetto, con l'obiettivo ultimo di ottenere il parere finale, si riassumono di seguito i passaggi salienti del procedimento autorizzativo del progetto preliminare del nuovo svincolo di San Stino di Livenza sin qui svolto:

- con nota prot. Comm. U/4263 del 13/11/2009, indirizzata a Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici VE, BL, PD, TV, Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, Unità Complessa VIA della Regione Veneto, Ufficio VIA della provincia di VE, sono state attivate le procedure per la pronuncia di compatibilità ambientale sul progetto preliminare di cui all'oggetto ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, rientrando l'opera in questione tra quelle individuate dalle delibere C.I.P.E. n. 121/2001 e n. 130/2006, ai sensi dell'art. 1 della Legge n. 443/01;
- con nota prot. Comm. n. U/4262 del 13/11/2009, indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state attivate le procedure approvative del progetto preliminare di cui all'oggetto ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006, risultando le opere correlate alla realizzazione dell' "Ampliamento dell'autostrada A4 con la realizzazione della terza corsia nel tratto Venezia-Trieste", all'interno della tratta relativa al Sub-lotto 3 del II Lotto;
- unitamente alle succitate note, sono stati inviati tutti gli elaborati di progetto preliminare relativi all'intervento in oggetto, tra cui in particolare i documenti relativi al paesaggio



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

- (S.99.04.0.0 – Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento ambientale – Relazione);
- la documentazione fornita è stata successivamente perfezionata con nota prot. Comm. U/747 del 03/02/2010;
 - con nota prot. Comm. U/5246 del 28/07/2010 sono state trasmesse le integrazioni (richieste con nota U.prot CTVA-2010-0001425 del 17/05/2010), in cui erano compresi ulteriori documenti relativi al paesaggio (S.99.18.2.1 – Allegato 16.1 – Fotosimulazioni – Inquadramento su ortofoto; S.99.18.2.2 – Allegato 16.2 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili; S.99.18.2.3 – Allegato 16.3 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili; S.99.18.2.4 – Allegato 16.4 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili);
 - con nota U.prot CTVA-2010-0003311 del 28/09/2010, la Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha inviato alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali dello stesso Ministero, ai fini del successivo inoltro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, copia del proprio parere n. 519 del 16/09/2010 relativo alla procedimento di VIA dell'intervento in oggetto;
 - con nota prot. Comm. U/2805 del 24/05/2011 è stato richiesto alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un riscontro in merito allo stato di avanzamento della procedura autorizzativa avviata;
 - con nota U.prot DVA-2011-0013523 del 07/06/2011, assunta al prot. Comm. E/3178 del 10/06/2011, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali ha comunicato che il parere n. 519 del 16/09/2010 della Commissione Tecnica VIA-VAS costituisce atto endoprocedimentale ai fini della successiva deliberazione del CIPE in merito all'accertamento della compatibilità ambientale per la conclusione della procedura;
 - con nota prot. Comm. U/5548 del 08/07/2020 è stata richiesta la conclusione della procedura, con espressione dell'apposito parere oppure con convocazione di apposita Conferenza di servizi ai sensi di quanto previsto dall'art. 3 comma 7 dell'OPCM 3702/2008 e s.m.i.;
 - con Vs. nota prot. MICIMIC_SABAP-VE-MET114/10/202110032760-P è stato chiarito che l'allora Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea ha chiesto ad entrambe le Soprintendenze competenti, con nota prot. 9723 del 25/03/2010, di trasmettere le proprie valutazioni in merito alle procedure di cui agli atti sopra richiamati.

Si richiede cortesemente di ricevere informazioni in merito allo stato della pratica, con particolare riferimento al parere da Voi reso in risposta alla nota della Vs. Direzione Generale del 25/03/2010, tenuto conto del fatto che, come manifestato nella sopra richiamata nota prot. Comm. U/5548 del 08.07.2020, è volontà del Commissario delegato pervenire alla compatibilità ambientale del nuovo svincolo di San Stino di Livenza, comprensiva della autorizzazione paesaggistica, eventualmente tramite convocazione di apposita Conferenza di Servizi ai sensi dell'art. 3, comma 7, dell'Ordinanza del Presidente



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA
MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE)
ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA

Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri
n° 3702 del 05 settembre 2008 e s.m.i.

del Consiglio dei Ministri 5 settembre 2008, n. 3702 s.m.i. al fine di pervenire celermente alla realizzazione delle opere, come previsto dallo stato emergenziale in essere.

Per qualsiasi chiarimento rimane a disposizione l'ing. Pella, Responsabile dell'Ufficio Tecnico commissariale (040-3189564; 329-2982103; edoardo.pella@autovie.it).

L'occasione è gradita per porgere cordali saluti.

Il Responsabile Unico del Procedimento
- ing. Paolo Perco -

Allegati:

Progetto preliminare nuovo svincolo S. Stino di Livenza:

- E.99.02.0.0 – Viabilità – Tracciato di progetto – Planimetria di inquadramento degli interventi individuati e coordinamento con opere della terza corsia A4
- S.99.04.0.0 – Studio di Impatto Ambientale – Quadro di riferimento ambientale – Relazione
- S.99.18.2.1 – Allegato 16.1 – Fotosimulazioni – Inquadramento su ortofoto
- S.99.18.2.2 – Allegato 16.2 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili
- S.99.18.2.3 – Allegato 16.3 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili
- S.99.18.2.4 – Allegato 16.4 – Fotosimulazioni – Punti di interferenza con ricettori e percorsi sensibili

RUP/PT/m



COMMISSARIO
14/12/2021 E/0007460
AV000195584

Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI
BELLUNO, PADOVA E TREVISO

Al COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMER-
GENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDAN-
TE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE) ED
IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA
appalti@pec.commissarioterzacosria.it

e p.c.

Ing. Edoardo Pella
edoardo.pella@autovie.it

Prot. n. VEDI STRINGA
IN ALTO Cl. 34.43.01/1985/2021 All.

Risposta al foglio n. 0006364 del 21-10-2021

Rif. ingresso n. UT09-0033876 del 22-10-2021

OGGETTO: **San Stino di Livenza (VE) - P.115** – Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia II Lotto: Tratto San Donà di Piave – Svincolo di Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse autostradale
Nuovo svincolo di San Stino di Livenza.
C.U.P.: I61B07000360005
Valutazione di impatto ambientale comprensiva di autorizzazione paesaggistica.
Riscontro

Con riferimento alla nota a margine evidenziata, pervenuta il 21/10/2021 ed acquisita al protocollo d'Ufficio il 22-10-2021 con n. UT09-0033876; come già accennato per le vie brevi, con nota prot. 15098 del 28 giugno 2010, questa Soprintendenza ha già inviato il parere di merito endoprocedimentale alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – Legge n. 443 del 21.12.2001 (Legge Obiettivo) – D-Lgs. 163 del 12.04.2006. Delibere CIPE n. 121/2001 e n. 130/2006.

Pur rimandando ai provvedimenti già assunti dal Serv. IV – Tutela e Qualità del Paesaggio della D.G. per il Paesaggio, Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanea dell'allora MiBAC; di seguito, si estrapolano alcuni elementi istruttori contenuti nel citato parere:

“... l'opera proposta prevede sia la realizzazione della riconfigurazione dello svincolo di San Stino di Livenza, in posizione più a est, che la viabilità di collegamento che costeggia parte del Canale Melonetto fino a raccordarsi con la Strada Provinciale n. 59 per Caorle, dopo aver attraversato il Canale Malgher o altrimenti detto “Canale Fossan”.

L'area è caratterizzata da ampi spazi aperti intensamente coltivati e in diretto rapporto con i nuclei rurali sparsi nel territorio, facenti parte di una vasta organizzazione agricola risalente prevalentemente alla prima parte del secolo scorso.

Le opere in progetto sono comprese all'interno di una vasta area agricola condotta prevalentemente a seminativo. A partire dalla prevista nuova rampa di svincolo per il nuovo casello di San Stino, provenendo da Trieste, le opere interessano inizialmente e marginalmente un vigneto di una importante azienda agricola, senza tuttavia ridurre in modo significativo l'estensione, quindi lambiscono l'area boscata denominata “Brusadizza”, senza interferire con la stessa; scavalcata l'autostrada, proseguono in direzione sud costeggiando il canale Melonetto fino al punto dove è prevista la nuova area del casello; piegando quindi verso ovest, raggiungono la prevista nuova rotatoria per l'innesto sulla strada di collegamento (in avanzata fase di realizzazione) tra gli svincoli del centro abitato di San Stino di Livenza, in prossimità del vecchio casello e la Strada Statale 14 “Triestina”, per poi raggiungere più a



Ministero della Cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI BELLUNO, PADOVA E TREVISO

sud la strada provinciale n. 59 per Caorle.

In prossimità del nuovo casello, il canale-roggia Melonetto, presenta lungo gli argini, una vegetazione arbustiva ed arborea caratterizzante paesaggisticamente quell'ambito e che pertanto dovrà rimanere tale, anche per la sua funzione di mitigazione naturale, nonché per la percezione visiva che offre della naturalità del sito in rapporto alle nuove opere da realizzarsi.

Si fa rilevare inoltre, che questa Soprintendenza, nell'esprimere il proprio parere sul progetto della terza corsia dell'autostrada Venezia-Trieste, con la nota n. 5785-11353/BA del 30/06/2004, peraltro richiamata nella nota del Commissario Delegato n. 4263/09 del 13.11.2009, cui si fa riferimento, segnalava la presenza, in corrispondenza del vecchio casello di San Stino di Livenza, di un edificio rurale di particolare interesse paesaggistico che risultava soffocato dalle due rampe di svincolo del vecchio casello da dismettere. La prevista eliminazione di una delle due citate rampe, quella posta più ad ovest, libererebbe il fronte di tale edificio rendendolo più visibile così da giustificare maggiormente la sua conservazione quale testimonianza dell'antica economia rurale della zona.

Con riferimento ai vincoli urbanistici previsti dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, l'area risulta essere esclusa da ambiti naturalistico-ambientali e storico-paesaggistici di livello regionale, mentre buona parte delle opere previste dal percorso viario interessano invece ambiti di rispetto di corsi d'acqua pubblici tutelati nella fascia dei 150 metri, ai sensi dell'art. 142 co 1 lett. C) del D.Lgs. 42/2004 (canale Melonetto, canale Malgher-Fosson).

Esaminata pertanto la documentazione progettuale relativa all'opera in oggetto e la relazione paesaggistica allegata, ove vengono indicate le misure di attenuazione dell'impatto paesaggistico prodotto dall'intervento, questo Ufficio ritiene che la nuova viabilità proposta, se realizzata con le misure di mitigazione e compensazione adeguate così come sopra evidenziate, provvedendo ad adottare lungo i percorsi viari tutti quegli accorgimenti volti ad assicurare le necessarie misure di salvaguardia delle fasce ecotonali marginali dell'opera, con la conservazione e il potenziamento delle aree arbustive e alberate esistenti, garantendo anche riparo per la fauna ivi presente, nonché con la conservazione dell'edificio rurale sopra citato, possa ritenersi compatibile con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche dell'area, anche in relazione ai possibili futuri sviluppi insediativi e residenziali della zona."

Nel confermare quindi ogni elemento istruttorio, per qualsiasi chiarimento in merito, il funzionario architetto competente per territorio, arch. Giuseppe Di Marco, rimane a disposizione.

IL SOPRINTENDENTE
Fabrizio Magani

[Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 82/2005 e ss.mm.ii.]

Il Responsabile del Procedimento e dell'Istruttoria Paesaggistica
Funzionario Architetto Giuseppe Di Marco