



Data 14 FEB. 2023 Protocollo N° 84322 Class: 440003 Fasc.

Allegati N° 2

Oggetto: RFI Spa - Progetto di fattibilità tecnico economica "Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo".

Comuni di localizzazione: San Donà di Piave (VE), Fossalta di Portogruaro (VE), Portogruaro (VE), Cessalto (TV).

Procedura di VIA statale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006.

Rif. MATTM ID 7842.

Codice progetto da citare nelle comunicazioni: I/2022

Trasmissione DDR n. 7 del 10/02/2023.

- Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it
- Al Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V – Tutela del Paesaggio
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

e, p.c. All'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali
alpiorientali@legalmail.it

Si trasmette copia DDR n. 7 del 10/02/2023 per il seguito di competenza.

Considerato che, alla luce delle osservazioni trasmesse dall'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, sono emerse alcune criticità sul progetto, la scrivente ritiene opportuno che la medesima Autorità di Bacino venga coinvolta nel procedimento incardinato presso codesto Ministero.

Area Tutela e Sicurezza del Territorio
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale

Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel. 041279 2292-2203-2114

PEC: valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it; e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it

sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via

fatturazione elettronica - Codice Univoco Ufficio 23109G



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Si evidenzia, inoltre, che la mancata comunicazione ministeriale dell'avvenuta pubblicazione sul sito delle integrazioni, non garantisce l'espressione del parere di competenza della scrivente nei tempi utili, i quali decorrono dalla data della pubblicazione stessa.

Cordiali saluti.

Il DIRETTORE
Luca Marchesi

Il Direttore della Direzione Valutazioni
Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
avv. Cesare Lanna

Il Direttore della U.O.
Valutazione Impatto Ambientale
ing. Lorenza Modenese

LM/el
Tel. 041 279 2292
\\PROGETTA2022\STATALAST_I00_ATT\DDR /Notifica DecretoMinistero.doc

Area Tutela e Sicurezza del Territorio
Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale
Calle Priuli – Cannaregio 99 – 30121 Venezia – tel. 041279 2292-2203-2114

PEC: valutazioniambientalisupportoamministrativo@pec.regione.veneto.it; e-mail: valutazioneimpattoambientale@regione.veneto.it
sito internet VIA: www.regione.veneto.it/web/vas-via-vinca-nuvv/via
fatturazione elettronica - Codice Univoco Ufficio 23109G

REGIONE DEL VENETO

COMITATO TECNICO REGIONALE V.I.A.

(L.R. 18 febbraio 2016 n°4)

Parere n. 202 del 08/02/2023

Oggetto: RFI Spa - [ID: 7842] Progetto di fattibilità tecnico economica “Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo”. Comuni di localizzazione: San Donà di Piave (VE), Fossalta di Portogruaro (VE), Portogruaro (VE), Cessalto (TV).
Procedura di VIA statale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006.
Codice progetto: I/22

1. PREMESSE AMMINISTRATIVE

La Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., con nota acquisita al prot. MITE-147105 del 29/12/2021, ha presentato al Ministero della Transizione Ecologica istanza per l’avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5 del DPR n. 357/1997, relativa al Progetto di fattibilità tecnico economica “Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo”.

L’intervento in argomento è incluso tra quelli per la cui realizzazione è stato nominato, con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, un Commissario Straordinario, pertanto al procedimento di VIA si applica il dimezzamento dei tempi, ai sensi del comma 2, del medesimo articolo 4.

Verificata la completezza della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., con nota prot. MITE-426 del 04/01/2022, la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo ha comunicato agli Enti coinvolti nel procedimento ed al proponente la procedibilità dell’istanza, nonché la pubblicazione dell’avviso al pubblico.

Tale nota è stata acquisita dalla Regione del Veneto con il prot. n. 2591 del 04/01/2022 ai fini dell’espressione del parere previsto dal comma 3 dell’art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dall’art.19 della L.R. n. 4/2016.

La UO Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto, con nota prot. n. 11394 del 12/01/2022, ha informato gli enti territoriali e le strutture regionali competenti dell’avvio del procedimento in oggetto.

In data 19/01/2022 i delegati di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente nominato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto.

Considerato che nell’ambito del procedimento ministeriale sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti:

- Comune di Latisana, con nota acquisita con prot. MiTE n. 7204 del 21/01/2022;
- Comune di San Canzian d’Isonzo, con nota acquisita con prot. MiTE n. 9528 del 27/01/2022;
- Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, con nota prot. n. 1036 /O.2 del 26/01/2022, acquisita con prot. MiTE n. 10191 del 28/01/2022;
- Regione Friuli Venezia Giulia, con prot. n. 5579 del 02/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 13668 del 04/02/2022;
- Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, con nota prot. n. 5033-P del 10/02/2022, acquisita con prot. CTVA n. 0000670 del 10/02/2022;
- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, con nota prot. n. 876 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017768 del 14/02/2022;
- Comune di Cessalto, con nota prot. n. 0001371 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017735 del 14/02/2022;

- Comune di Turriaco, con nota acquisita con prot. MiTE n. 22520 del 23/02/2022;
- Comune di San Canzian d'Isonzo, con nota acquisita con prot. MiTE n. 48477 del 21/04/2022;
- Comune di Fossalta di Portogruaro, con nota prot n. 761 del 24/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 46077 del 25/01/2023.

Considerato che nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenute le seguenti osservazioni:

- nota del sig. Crosato Emanuele, acquisita con prot. MiTE n. 0015127 del 08/02/2022;
- nota del Comitato Difendere Latisana, acquisita con prot. MiTE n. 0015408 del 09/02/2022;
- nota del sig. Gabbana Fabio, acquisita con prot. MiTE n. 0015364 del 09/02/2022;
- nota dei sig.ri Fantin Orlando e Fantin Natalina, acquisita con prot. MiTE n. 0018514 del 15/02/2022;
- nota della Sig.ra De Faveri Marzia, assessore del Comune di Cessalto, acquisita con prot. MiTE n. 0018893 del 16/02/2022;
- nota del sig. Sergio Christian, Consigliere Regionale della Regione Friuli Venezia Giulia, acquisita con prot. MiTE n. 0021570 e 21076 del 21/02/2022 e n. 0024493 del 28/02/2022;
- nota del sig. Tonzar Michele, legale rappresentante della Associazione Circolo Legambiente "Ignazio Zanutto" APS di Monfalcone, acquisita con prot. MiTE n.0024837 del 28/02/2022.

Il progetto in oggetto è stato discusso nella seduta del Comitato Tecnico regionale V.I.A. del 26/01/2022 e in tale sede il Comitato ha ritenuto, nell'ambito del procedimento ministeriale, di richiedere alcune integrazioni e approfondimenti, utili al fine della prosecuzione dell'istruttoria.

Con nota prot. n. 53806 del 07/02/2022, gli uffici della U.O. Valutazione Impatto Ambientale hanno inviato al MiTE, e per conoscenza alla ditta, la richiesta delle integrazioni di cui sopra.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. n. 0009345 del 29/11/2022, ha inviato al proponente una richiesta di documentazione integrativa, chiedendo anche di fornire riscontro alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito del Ministero e alle richieste di integrazioni formulate dalla Regione Veneto, con prot. n. 53806 del 07/02/2022, dalla Regione Friuli Venezia Giulia, con prot. n. 5579 del 02/02/2022 e dal Ministero della Cultura, con prot. n.5033-P del 10/02/2022.

Il proponente ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica le controdeduzioni a quanto richiesto con nota prot. n. 11\P\2023\0000001 del 04/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 7369 del 05/01/2023.

Tali integrazioni sono state pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il giorno 09/01/2023.

Ai sensi dell'art.10, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. la procedura di VIA comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997.

Vista la DGR n. 1400/2017 avente per oggetto: "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9.12.2014".

Viste le considerazioni in materia di VINCA espresse dalla U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV della Regione Veneto, con nota prot. n. 33557 del 25/01/2022.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi, prot. n. 33613 del 19/01/2023.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Uffici Territoriali per il Dissesto Idrogeologico - Unità Organizzativa Genio Civile di Venezia, prot. n. 51893 del 27/01/2023.

Visto il contributo istruttorio di ARPAV del 06/02/2023, agli atti degli scriventi uffici.

2. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

Il progetto di fattibilità tecnico economica in oggetto fa parte di un più ampio intervento per potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste attraverso interventi puntuali sul tracciato per elevare le caratteristiche prestazionali, interventi di modifica/adequamento delle opere civili, interventi di adeguamento della Trazione Elettrica e varianti di tracciato fuori sede per elevare le prestazioni nei punti singolari.

Il progetto di potenziamento e velocizzazione è stato articolato per fasi funzionali secondo i seguenti scenari temporali:

- Interventi di breve periodo [Fasi 0, 1 e 2] - Interventi finanziati dal decreto "Sblocca Italia" e già realizzati (interventi puntuali sulle geometrie del binario e sulle opere civili, adeguamento TE e modifiche IS);
- Interventi di medio periodo [Fase 3] - Potenziamento tecnologico (BAcf eRSC), adeguamento RTB, adeguamento IS, varianti di tracciato in località Portogruaro, Latisana e sul fiume Isonzo, messa a modulo dell'impianto di Latisana (PM Fossalta di Portogruaro), e soppressione PPLL; Nuovo PM di San Donà di Piave;
- Interventi di lungo periodo [Fase 4] - Nuova variante di tracciato tra Ronchi e Aurisina; Adeguamento categoria "D4";
- Ulteriore fase di lungo periodo [Fase 5] - Ripristino "linea dei bivi" della cintura di Mestre.

Il presente PFTE sviluppa gli interventi di medio periodo [Fase 3] già presentati nel novembre 2021 da RFI al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica "NPP 0365 Potenziamento Linea Venezia Trieste - Posti di Movimento e Varianti di Tracciato".

Interventi Previsti

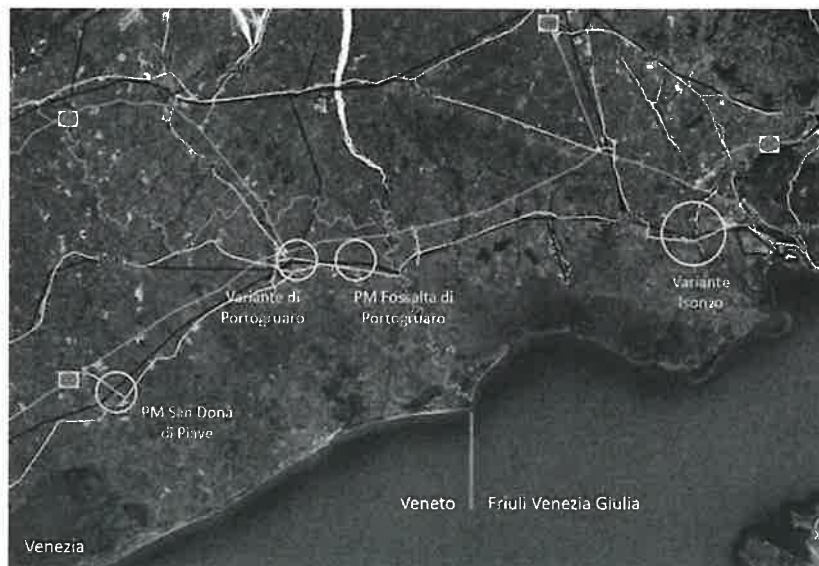
Sono previsti essenzialmente i seguenti interventi:

- Realizzazione del Nuovo Posto di Movimento con modulo 750 m di San Donà di Piave ed a Fossalta di Portogruaro;
- Variante di tracciato a Portogruaro (l'attuale velocità massima di 135 km/h in rango P è condizionata dai raggi di curvatura planimetrici esistenti. La variante, a causa dei vincoli imposti dalla forte urbanizzazione della zona oggetto di studio, è stata progettata con le seguenti velocità: 140 km/h rango A, 145 km/h rango B, 150 km/h rango C, 175 km/h rango P);
- Variante di tracciato sul fiume Isonzo (l'attuale tracciato consente una velocità massima di 125 km/h in rango P, la variante è stata progettata con le seguenti velocità: 140 km/h rango A, 150 km/h rango B, 155 km/h rango C, 180 km/h rango P).

Scopo del Progetto

Il progetto nasce con lo scopo prioritario di ridurre i tempi di viaggio tra Venezia e Trieste, resa possibile dall'innalzamento della velocità di percorrenza lungo la linea.

L'intervento oltre ad avere una valenza viaggiatori ha una valenza merci. Le opere previste consentono di contribuire all'adequamento dei treni lunghi 750 m nonché rimuovere le limitazioni di velocità per treni viaggianti in categoria D4 (22,5 t/asse). Questo permetterà, unitamente agli altri interventi previsti, di potenziare la linea per renderla conforme ai requisiti dei corridoi TEN-T.



Il progetto si pone l'obiettivo di potenziare e velocizzare la linea tra Venezia e Trieste attraverso:

1. interventi puntuali sulle caratteristiche del tracciato per elevare le caratteristiche prestazionali (sopraelevazione, raccordi parabolici e lievi rettifiche delle curve), interventi di modifica/adequamento delle opere civili e adeguamento della Trazione Elettrica;
2. potenziamento tecnologico;
3. varianti di tracciato fuori sede per elevare le caratteristiche prestazionali nei punti singolari.

È stato effettuato uno Studio di Trasporto mediante simulazioni modellistiche del sistema multimodale relativo alle modalità stradale privata e ferroviaria delle Province di Treviso, Venezia, Padova, Udine, Gorizia, Trieste e Pordenone con un approccio di tipo macro, ricostruendo lo scenario attuale (2019) e considerando due orizzonti temporali futuri:

- di breve termine 2025;
- di medio termine 2031.

Le attività di modellizzazione e simulazione sono state articolate secondo 2 scenari di offerta di "riferimento" e di "progetto" per ciascuno dei due orizzonti 2025 e 2031.

Secondo il proponente, considerando le ipotesi e le assunzioni formulate, nonché i dati e gli elementi progettuali ad oggi disponibili, gli interventi di progetto, in sintesi consistenti in velocizzazioni e potenziamenti dei servizi ferroviari sulla linea Venezia - Trieste, risultano vantaggiosi per il sistema dei trasporti e della mobilità dell'area interessata, generando impatti positivi per la modalità su ferro.

3 DESCRIZIONE DEL S.I.A.

3.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il proponente ha effettuato una analisi degli strumenti pianificatori vigenti nazionale, regionali e comunali al fine di valutare la compatibilità degli interventi con gli indirizzi di programmazione. In particolare nella Regione Veneto sono stati esaminati i seguenti piani:

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020

Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)

Piano d'Area del Sandonatese, adottato con Delibera della Giunta Regionale n.2163 del 19 aprile 1995

Nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2030, adottato con Delibera della Giunta Regionale del 24 settembre 2019

Piano Stralcio per l'Assetto del bacino idrografico del Fiume Isonzo

Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Lemene

Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia (PTCP), Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010

Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM), approvato con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019

Piano di Assetto del Territorio (PAT) di San Donà di Piave

Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Portogruaro, approvato con Delibera della Giunta Provinciale n° 4 del 17.01.2014

Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Fossalta di Portogruaro, approvato in sede di conferenza di servizi decisoria in data 16/12/2013.

Nuovo Piano Regionale dei Trasporti 2030

Nell'ambito della strategia S1, è prevista l'azione "invariante" A1.2 "Completamento dell'Alta Velocità di Rete della linea Venezia – Trieste" per la quale il nuovo PRT prevede anche l'ammodernamento della tratta Venezia-Trieste e conseguente miglioramento del servizio, pertanto l'intervento in esame è ritenuto pienamente coerente con l'obiettivo del nuovo PRT.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regionale

Il PTRC prevede un "sistema degli obiettivi" ("Tavola 10 – PTRC – Sistema degli obiettivi di progetto") rappresentato da una matrice in cui sono stati identificati la finalità del Piano, gli obiettivi strategici e operativi. L'intervento in esame contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo 4.6. "Completare il sistema delle reti infrastrutturali di valenza nazionale ed interregionale e favorire la realizzazione della TAV".

Secondo il PTRC, le opere in esame rientrano nella scheda di ricognizione n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese". Gli interventi insistono sul sedime attuale con contenuti ampliamenti e solo l'intervento previsto a Portogruaro consiste in una variante che si discosta dal tracciato attuale andando ad interessare una fascia di terreno che raggiunge al massimo 30 metri circa di larghezza, per una lunghezza complessiva di circa 900 m; tale variante, in corrispondenza del Fiume Lemene, interessa il ponte ferroviario già esistente.

Nel SIA non si ravvedono incoerenze con il sistema di obiettivi e indirizzi fissati dal PTRC.

Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA)

L'intervento ricade nell'ambito 11 – "Bonifiche orientali dal Piave al Tagliamento" per il quale non risulta essere ancora redatto il relativo PPRA.

Piano d'Area del Sandonatese

Rientra nel Piano d'Area del Sandonatese solo l'intervento previsto nel comune di San Donà di Piave.

Secondo la Tavola 2 "Sistema delle Fragilità" del Piano d'Area Sandonatese si evince che l'area di intervento rientra nella fascia di "Inquinamento acustico ferroviario compreso tra 0mt e 100mt".

Per tali aree, l'art. 13 delle Norme Tecniche del Piano stabilisce direttive rivolte ai Comuni che, d'intesa con gli Enti e le Autorità competenti, devono indicare le operazioni più idonee a proteggere efficacemente la popolazione dall'inquinamento acustico, integrando regolamenti edilizi e adottando strumenti appositi; stabilisce anche che "i progetti viari e ferroviari devono contenere idonee soluzioni per minimizzare l'impatto acustico sull'ambiente circostante".

A tal proposito, la progettazione dell'opera, tenendo conto degli aspetti acustici, ha definito le necessarie opere di mitigazione, costituite da barriere acustiche.

Secondo la Tavola 03 – “Sistema del Paesaggio e delle emergenze storico-naturalistiche”, il tratto di linea ferroviaria oggetto di intervento scorre parallelo al “Canale di bonifica di interesse ambientale; nel punto più vicino, l’intervento dista oltre 80 m dal canale e pertanto, non è interessato dalle indicazioni delle NTA.

Secondo la Tavola 04 – “Sistema della struttura e del sistema insediativo afferente il Fiume Piave”, l’intervento rientra nello “spazio aperto periurbano” e, nel primo tratto prossimo al centro abitato di San Donà, in “aree zonizzate come dagli strumenti urbanistici vigenti con previsioni residenziali, turistiche, produttive e per servizi”.

Secondo il SIA, l’intervento non risulta essere in contrasto con le disposizioni previste dal Piano d’Area.

Il Piano Stralcio per l’Assetto del bacino idrografico del Fiume Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione

Gli interventi riguardanti il PdM di San Donà di Piave ricadono in aree a pericolosità moderata P1.

Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza

Gli interventi riguardanti il PdM di San Donà di Piave ricadono in aree a pericolosità moderata P1.

Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Lemene

Gli interventi riguardanti il PdM di Fossalta di Portogruaro sono esterni alle aree a pericolosità.

La variante ferroviaria in progetto a Portogruaro attraversa aree classificate come “a pericolosità idraulica moderata, P1 – area soggetta a scolo meccanico”.

Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA) - I ciclo (2015-2021)

Gli interventi riguardanti i PdM di San Donà di Piave e di Fossalta di Portogruaro ricadono in zona classificata come P2 (media probabilità di alluvione).

La variante ferroviaria in progetto a Portogruaro attraversa aree classificate come “a pericolosità bassa – HLP”.

Nota istruttoria

Il proponente, nelle integrazioni presentate il 04/01/2023, dichiara che nella successiva fase progettuale, si darà evidenza della coerenza della progettazione con le Norme Tecniche del primo aggiornamento del PGRA approvato con DPCM del 02/12/2022 (GU serie generale n. 31 del 07/02/2023).

Piano Territoriale Generale Metropolitan di Venezia

L’attuale amministrazione, con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01.03.2019, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del PTCP.

Esaminando la tavola 4 “Sistema insediativo-infrastrutturale”, il progetto risulta coerente con obiettivi e previsioni del PTCP di Venezia confluito nel Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia.

Piano di Assetto del Territorio di San Donà di Piave

Secondo il PAT del Comune di San Donà di Piave l’intervento in progetto rientra quasi interamente nell’ATO di tipo urbano: “ATO 1 San Donà di Piave” e in minima parte nell’ ATO di tipo ambientale: “ATO 7 Grassaga”. “Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale”: gli interventi ricadono nelle seguenti aree: Piano d’Area del Sandonatese, aree a pericolosità idraulica P1 – pericolo moderato, Fascia di rispetto stradale, Fascia di rispetto ferroviaria, Fascia di rispetto delle discariche, Fasce di servitù idraulica relativa all’idrografia pubblica. Riguardo alla pericolosità idraulica, il PAT fa riferimento ai PAI del Fiume Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione e del Fiume Sile e della pianura tra Piave e Livenza. Riguardo le fasce di rispetto, gli interventi non si pongono in contrasto con quanto indicato nelle norme in quanto interesseranno prettamente il sedime ferroviario.

“Carta delle Invarianti”: gli interventi ricadono nelle Invarianti di natura ambientale – Fasce Tampone.

“Carta delle Fragilità”: riguardo la compatibilità geologica, gli interventi ricadono nei Terreni idonei a condizione “B”: aree poste a quote relativamente depresse rispetto alle aree circostanti, o intercluse da rilevati, costituite prevalentemente da depositi limosi – argillosi a bassa permeabilità. Gli interventi in queste zone dovranno essere preceduti da indagini di tipo idrogeologico e da uno Studio di Compatibilità Idraulica.

“Carta delle Trasformabilità”: l’intervento rientra nel Sistema relazionale “Ferrovia” e che il contesto immediatamente limitrofo si inquadra nelle “azioni strategiche” delle “Aree idonee per il miglioramento della qualità urbana”.

Dall’esame dei contenuti previsionali del PAT per l’area di intervento, individuati attraverso i contenuti e gli obiettivi strategici dei due ATO in cui rientra l’intervento, emerge una sostanziale coerenza dello stesso con il PAT.

Piano degli Interventi del Comune di San Donà di Piave

L’intervento si sviluppa in “fascia di rispetto ferroviario”.

Piano di Assetto del Territorio di Portogruaro

Il PAT Portogruaro articola il territorio in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), individuati sulla base di comuni caratteri insediativi, funzionali, morfologici e ambientali.

Nel tratto interessato dall’intervento, la linea ferroviaria costituisce il limite meridionale dell’ATO 3 (Portogruaro nord) con l’ATO 2 (Portogruaro est).

Per i due ATO non sono previste azioni strategiche specifiche per la linea ferroviaria e secondo il proponente l’intervento in esame non confligge con le azioni strategiche individuate.

“Tav. 1a Carta dei vincoli e della Pianificazione di Settore”: gli interventi ricadono nel Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’Acqua, in Aree a pericolosità Idraulica e Idrogeologica in riferimento al P.A.I. P1 – Area a moderata pericolosità, nelle fasce di rispetto della viabilità, delle infrastrutture ferroviarie, dei corsi d’acqua, attraversano due siti delle Rete Natura 2000. Riguardo le fasce di rispetto, gli interventi non si pongono in contrasto con quanto indicato nelle norme in quanto interesseranno prettamente il sedime ferroviario.

“Tav. 2 Carta delle Invarianti”: gli interventi ricadono negli Invarianti di natura paesaggistica: Elementi lineari - Maglia dei canali, negli Invarianti di natura ambientale: ambiti dei Fiumi Lemene e Reghena, normato dall’art. 3.8 (Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei laghi di Cinto) e 3.9 (Aree di tutela paesaggistica) delle NTA del PAT Portogruaro. Il “Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto”, è stato istituito con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 20.03.2003.

“Tav. 3 Carta delle Fragilità”: riguardo la compatibilità geologica, gli interventi ricadono nelle Aree idonee, nelle Aree idonee a condizione C – Aree ricadenti all’interno delle antiche valli sepolte del fiume Reghena e del Fiume Lemene e nelle Aree non idonee – aree di discarica ed aree a distanza minore di dieci metri dal piede degli argini dei fiumi Reghena, Lemene e Loncon. Nelle aree idonee a condizione sono richieste “specifiche indagini geologiche” e “verifiche di sicurezza” ai sensi delle “Nuove norme tecniche per le costruzioni” DM Infrastrutture 14 gennaio 2008; Per le aree a distanza minore di dieci metri dal piede degli argini dei fiumi Reghena, Lemene e Loncon si rimanda al R.D. n. 523/1904 nel quale sono elencate le azioni consentite in tali zone.

“Tav. 4 - Carta della Trasformabilità”: individua il fiume Lemene tra i “Valori e tutele ambientali” come “Area nucleo” e il corso d’acqua intersecato a est come “corridoio ecologico di area vasta”.

L’intervento in esame interseca i due corsi d’acqua con opere di scavalco per le quali non sono previste modifiche planimetriche. Di conseguenza, nell’assetto di esercizio non si prevede una modifica del rapporto tra l’infrastruttura e le aree naturali rispetto allo stato attuale.

Piano degli Interventi del Comune di Portogruaro

Il tratto in variante di cui al presente progetto rientra in zona individuata come “Fascia di rispetto ferroviario o stradale”.

Piano di Assetto del Territorio di Fossalta di Portogruaro

“Tav. 1 Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale”: gli interventi ricadono nel Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’Acqua, in un Sito di interesse Comunitario, in Aree a pericolosità idraulica P.A.I. specificatamente nell’area P1.T – Area a moderata pericolosità idraulica (P.A.I. Tagliamento), in fasce di rispetto ferroviaria e stradale.

“Tav. 2 Carta delle Invarianti”: gli interventi di progetto interessano gli elementi “siepi” individuati dal piano come invarianti di natura ambientale.

“Tav. 3 Carta delle Fragilità”: Gli interventi di progetto interessano la zona 3T “Area a moderata pericolosità idraulica (P1) P.A.I. Tagliamento” e riguardo la compatibilità geologica all’interno delle Area idonea a condizione “Aree con profondità falda freatica compresa tra 0 e 2 m dal p.c.” e “Area con terreni a caratteristiche geotecniche variabili”. Per l’edificazione in tali aree devono essere eseguite indagini geologiche e geotecniche, verifiche di compatibilità idraulica, rilievi topografici di dettaglio in relazione al possibile rischio idraulico, una accurata valutazione della amplificazione sismica locale.

“Tav. 4.1 - Carta della Trasformabilità”: la linea ferroviaria Venezia Trieste è individuata come Infrastruttura “di maggiore rilevanza esistente” (art. 38 delle NTA del PAT). Ai margini di tale infrastruttura, interessate dalle opere previste, vi sono alcune aree individuate come Ambito agricolo, Corridoio ecologico di area vasta, Corridoio ecologico secondario e Stepping stones.

Dall’esame dei contenuti previsionali del PAT per l’area di intervento, emerge una sostanziale coerenza dello stesso con il PAT.

Piano degli Interventi del Comune di Fossalta di Portogruaro

Si evince il progetto ferroviario rientra nelle seguenti zone:

- Fascia di rispetto stradale o ferroviaria, art. 62 delle NTO
- Fascia di tutela idraulica (L.R. n. 11/2004 art. 41), art. 61 delle NTO.

Il progetto stradale rientra nelle seguenti zone:

- Fascia di tutela idraulica (L.R. n. 11/2004 art. 41), art. 61 delle NTO
- Z.T.O. E2 Agricolo Ambientale, art. 40 delle NTO.

Piano di Assetto Territoriale del Comune di Cessalto

“Tav. 1 Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale”: gli interventi ricadono nelle Aree a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I. – Aree di pericolosità idraulica moderata P1, aree di rispetto stradale, ferroviaria, cimiteriale e di elettrodotto. Gli interventi sono coerenti con quanto indicato nelle norme di piano per le suddette aree, tranne che per la fascia di rispetto cimiteriale. La fascia di rispetto cimiteriale è interessata dall’area della SSE, dall’area Terna e dalla Strada di accesso.

“Tav.2 Carta delle invarianti”: si evidenzia l’assenza di interferenza con qualsiasi elemento individuato nella cartografia di piano.

“Tav.3 Carta delle Fragilità”: gli interventi ricadono nelle Aree idonee a condizione – tipo 2; per l’edificazione in tali aree, il P.I. dovrà prevedere dettagliate indagini geologico-geotecniche, nonché dare sempre attuazione allo svolgimento di prove geognostiche in numero e profondità adeguate al tipo di intervento.

Tav.4 Carta della Trasformabilità: gli interventi ricadono nell’A.T.O N° 5 S. Anastasio e interessano l’area indicata dal piano come “Fascia di mitigazione legate all’infrastrutture” destinata ad azioni di mitigazione ambientale delle infrastrutture.

Piano degli Interventi del Comune di Cessalto

Si evince il progetto rientra nelle seguenti zone:

Zona omogenea E – Agricola

Fascia di rispetto cimiteriale

Fascia di rispetto stradale — ferroviaria – elettrodotti.

Gli interventi di progetto non sono funzionali all’attività agricola, come prescritto dall’art. 44 della L.R. n. 11/2004, pertanto in caso di approvazione del progetto è necessaria variante urbanistica al piano. Gli interventi non sono inoltre coerenti con quanto indicato nelle norme di piano relativamente alla fascia di rispetto cimiteriale.

AL DEC. n. 7 10 FEB. 2023

Vincolo paesaggistico

Riguardo alle aree di notevole interesse pubblico sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs. 42/2004, già ex L. 1497/1939, gli interventi progettuali in esame non interferiscono con nessuna di tale aree in Regione Veneto. Si segnala, ad una distanza di circa 350 m dalle future opere, la presenza dell'area di notevole interesse pubblico del Centro storico urbano del Comune di Portogruaro, istituita con Decreto Ministeriale del 30/04/1966.

Riguardo ai beni sottoposti a vincolo ai sensi dell'art. 142 co. 1 del D.Lgs. 42/2004, il progetto interessa corsi d'acqua vincolati nei Comuni di Portogruaro e Fossalta di Portogruaro.

Riguardo i beni disciplinati ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004, non risultano beni culturali o archeologici presenti in prossimità delle aree di intervento in Regione Veneto. Nel comune di San Donà si segnala la presenza di una strada romana a 1,9 km dal tracciato di intervento e di una zona ad interesse archeologico a circa 4,3 km dal tracciato di intervento.

Vincolo Idrogeologico

Gli interventi progettuali che ricadono in aree sottoposte a vincolo idrogeologico in Veneto sono il cantiere operativo (CO.O2) dell'intervento Posto di Movimento di San Donà, nel Comune di Cessalto.

Siti Natura 2000 e aree protette

Le modifiche in oggetto interferiscono con i siti ZPS (IT3250012) - "Ambiti fluviali del Reghena e del Remene-Cave di Cinto Caomaggiore" e ZSC (IT3250044) - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore", in Comune di Portogruaro, e ZSC (IT3250044) - "Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore" in Comune di Fossalta di Portogruaro.

Dalla disamina effettuata è emerso che gli interventi progettuali non interferiscono con alcuna area protetta e che non sono presenti aree Important Bird Areas (IBA) e zone umide di importanza internazionale prossime alle aree di intervento nella regione Veneto.

3.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Il tracciato attuale si sviluppa con una lunghezza totale di 145 km. La velocità in rango P è di 150 km/h, nella tratta Mestre – Ronchi, salvo 3 punti singolari in cui la velocità varia dai 90 km/h ai 120 km/h, e con esclusione del nodo di Trieste in cui la velocità è inferiore ai 100km/h.

SUDDIVISIONE PER LOTTI FUNZIONALI***LOTTO FUNZIONALE 1: nuovo posto di movimento San Donà di Piave***

Nell'ambito dello studio di potenziamento è emersa la necessità di realizzare un modulo merci di 750 m, nella tratta da Quarto d'Altino e Portogruaro. La soluzione è stata individuata nella località di San Donà di Piave. L'attuale stazione di San Donà di Piave comprende i due binari di corsa della linea Venezia - Trieste ed un terzo binario di precedenza con modulo 590 m promiscuo per servizio viaggiatori e merci posizionato all'esterno dei binari di corsa, accessibile mediante comunicazioni con il binario dispari che permettono velocità in deviate a 60 km/h. La soluzione adottata prevede la realizzazione di un nuovo posto di movimento dotato di due binari di precedenza con modulo pari a 820 m (tali da garantire i 750 metri richiesti garantendo lo spazio necessario al segnalamento), subito fuori l'attuale stazione (lato Trieste) in una zona scarsamente abitata limitando così al minimo le opere civili e l'impatto sul territorio. Il nuovo posto di movimento comporta l'allargamento della sede ferroviaria sia sul lato del binario pari sia sul lato del binario dispari per una lunghezza di 970 m circa.

Al fine quindi di contenere al massimo gli spazi occupati dall'intervento ferroviario è previsto un muro ai piedi della barriera antirumore che si sviluppa lungo tutto questo tratto. L'analisi sulla mitigazione del rumore

generato dal transito dei convogli ferroviari impone l'inserimento di barriere antirumore su ambedue i lati dell'intervento per tutto il suo sviluppo.

Non sono previste demolizioni di fabbricati, ma esproprio di terreno agricolo nel tratto individuato.

LOTTO FUNZIONALE 2: Nuovo Posto di Movimento Fossalta Di Portogruaro

Nell'ambito dello studio di potenziamento della linea Venezia Mestre – Trieste, è emersa la necessità di realizzare un nuovo posto di movimento di 750 m in prossimità della località Fossalta di Portogruaro. Per un adeguato posizionamento dell'impianto è stata scelta una zona scarsamente abitata, limitando così al minimo le opere civili e l'impatto sul territorio.

Il nuovo posto di movimento comporta l'allargamento della sede ferroviaria sia sul lato del binario pari sia sul lato del binario dispari per una lunghezza di 980 m circa.

L'andamento altimetrico dei nuovi tratti di binario è complanare ai binari di corsa attuali. Il modulo della nuova precedenza, pari a 820 metri (tali da garantire i 750 metri richiesti assicurando lo spazio necessario al segnalamento) si sviluppa tra il km 66+026 ed il km 68+238 della linea esistente (l'allargamento della sede vero e proprio si sviluppa tra km 66+416 ed il km 67+420), i relativi dispositivi di deviazione permettono la velocità di 60 Km/h. L'andamento altimetrico dei nuovi tratti di binario è parallelo e complanare ai binari di corsa attuali.

In corrispondenza del km 66+871 verrà inserito il piazzale per un nuovo fabbricato tecnologico a nord della sede ferroviaria di progetto. L'accesso al fabbricato tecnologico ACC ed al relativo piazzale avviene mediante una nuova viabilità di progetto che sfrutta per parte del suo sviluppo il sedime di una strada campestre esistente. Tale strada presenta uno sviluppo di circa 1.100 m e si innesta su via Aldo Moro con un'intersezione a "T".

È prevista la demolizione dell'edificio ex-casello in corrispondenza dell'estremo ovest dell'intervento e l'esproprio di terreno agricolo.

LOTTO FUNZIONALE 3: Variante Portogruaro

La variante di Portogruaro si estende nel tratto fra i km 58 e 61 della linea Venezia-Trieste, che comprende anche la stazione di Portogruaro-Caorle. In tale tratto la velocità massima è limitata a 135 km/h (rango "P") stante le curve presenti con raggi di curvatura ridotti.

A causa dei vincoli esistenti nella zona di oggetto di studio (area fortemente urbanizzata a sud, presenza dello svincolo della SS14 a nord, sovrappasso della SP463 ad ovest con limitrofo ponte sul fiume Lemene), è stato possibile individuare una variante di tracciato con una velocità massima pari a 175 km/h per il rango "P" (velocità di tracciato di 140 km/h).

Il tracciato in variante avrà una lunghezza di 1244 m, con inizio al km 59+818 ca. della linea attuale, a monte dell'opera esistente che supera il fiume Lemene.

La variante prosegue con curva verso destra di raggio 924 m, si allarga gradualmente verso l'esterno abbandonando la sede attuale e si avvicina al nuovo svincolo stradale, senza tuttavia interferire con esso.

Superato lo svincolo stradale, il tracciato ferroviario sovrappassa via Ronchi con una nuova opera di scavalco che sarà realizzata in prossimità della nuova sottovia attualmente in fase di realizzazione, per la soppressione del PL esistente.

In questo tratto lo spostamento trasversale rispetto alla sede attuale raggiunge il punto massimo passando a circa 50 metri dal P.L. esistente al km 60+473, già in corso di realizzazione con altro appalto.

Il tracciato inizia poi a convergere dopo un breve tratto in rettilineo verso la sede attuale con curva a sinistra di raggio 2100 metri, per riallacciarsi al tracciato esistente in corrispondenza del km 61+062.

L'opera presenta un'interruzione in prossimità del sottopasso di Via Ronchi (km 0+626), ove è previsto un ponte sul sottopasso in corso di realizzazione su appalto RFI.

Non è in questa fase prevista la demolizione del rilevato ferroviario esistente, in quanto questo è interessato dalle esondazioni delle piene del fiume Lemene. La demolizione del rilevato ferroviario è subordinata pertanto anche all'accertamento che non vengano alterate/peggiorate le attuali condizioni di pericolosità idraulica, presenti sul territorio, a seguito della rimozione del sedime ferroviario dismesso.

È prevista la demolizione di 6 edifici interferenti con la sede ferroviaria in variante e l'esproprio di terreno agricolo.

LOTTO FUNZIONALE 4: Variante Isonzo

Planimetricamente il tracciato in variante ha inizio dopo aver superato la località di Villa Vicentina al km 105+831 della linea storica. Si distacca dalla sede attuale, garantendo la stessa quota altimetrica, con curva di raggio 2550 metri a sinistra con sede in rilevato. Con il nuovo sottopasso dopo 1.074m supera Via Cortona,

proseguendo in rilevato fino all'inizio del nuovo viadotto a doppio binario. In questa zona è prevista la nuova SSE di Villa Vicentina. Il nuovo viadotto ha uno sviluppo complessivo di 1.696 metri attraversa il fiume Isonzo compresa tutta l'area golenale. Dopo un breve tratto di rilevato, il tracciato incrocia la S.P. n. 1: tale interferenza viene gestita mediante la deviazione del tracciato della strada esistente al di sotto del viadotto di progetto (è prevista la demolizione del sedime esistente della SP1 in rilevato). Lo sviluppo del tratto della nuova viabilità è di circa 475 metri.

La variante prima prosegue in rilevato per circa 700 metri fino al sottovia esistente su Via Roma e poi converge, in prossimità dell'area della ex stazione di Pieris nel tratto in variante di tracciato in corso di realizzazione da parte della DTP di Trieste, sulla linea attuale per terminare dopo 4.785m al km 110+761 della linea storica.

Le modifiche di cui al presente progetto ricadenti in Regione Veneto sono le seguenti:

- Realizzazione del nuovo Posto di Movimento (PdM) a modulo 750 m di San Donà di Piave;
- Realizzazione del nuovo PdM a modulo 750 m in località Fossalta di Portogruaro;
- Variante di tracciato a Portogruaro.

Nuova SSE di Cessalto

Contestualmente alla realizzazione di tali interventi risulta necessario l'inserimento di tre nuove sottostazioni elettriche, così dislocate lungo il tracciato:

- nuova "SSE di Cessalto";
- nuova "SSE di Latisana";
- nuova "SSE di Villa Vicentina".

L'unica ubicata in Veneto è la nuova SSE di Cessalto, prevista nell'ambito del sotto progetto di realizzazione del nuovo Posto di Movimento con modulo 750 m di San Donà di Piave. Sarà ubicata al km 44+445 circa della Linea Venezia Mestre – Trieste, all'interno del Comune di Cessalto (TV).

La SSE dovrà essere connessa alla RTN per realizzare l'alimentazione AT a 132 kV. La connessione alla RTN avverrà tramite condutture aeree 132 kV a partire dalla Nuova SE Terna a 132 kV (Avancabina), che verrà realizzata da Terna nell'area adiacente alla SSE Cessalto. Il nuovo fabbricato di SSE previsto, di circa 20x12,6 m (252 m² in pianta), è destinato ad accogliere gli impianti tecnologici ed elettromeccanici da interno.

L'ubicazione della nuova SSE, la cui necessità è emersa dalle risultanze delle verifiche di potenzialità del sistema di Trazione Elettrica per il futuro scenario a regime del traffico merci e passeggeri, è stata individuata in funzione della vicinanza all'elettrodotto esistente 132 kV da cui sarà alimentata. Secondo il proponente, costruendo la SSE in corrispondenza dell'elettrodotto si va ad azzerare il suo prolungamento altrimenti necessario se collocata diversamente.

Sistema di gestione Acque meteoriche

Il sistema di drenaggio previsto è costituito, per ogni lotto, da un sistema di raccolta, collettamento e smaltimento delle acque meteoriche afferenti la piattaforma ferroviaria composto da embrici e canalette che convogliano le acque direttamente nei fossi al piede della ferrovia o nelle vasche di laminazione previste per la variante di Portogruaro.

È stato effettuato il calcolo dei volumi necessari all'applicazione del principio dell'invarianza idraulica secondo le indicazioni del Consorzio di Bonifica Veneto Orientale.

Il SIA rimanda alla successiva fase progettuale il dimensionamento puntuale di ciascun elemento idraulico e lo studio di dettaglio delle interferenze.

Alternative progettuali

Opzione zero

L'opzione zero rappresenta la condizione attuale, da superare nell'ottica del miglioramento del servizio della linea ferroviaria.

Alternativa Portogruaro – Ronchi

L'alternativa di tracciato qui esposta è quota parte di un più ampio progetto di collegamento AV/AC Venezia – Trieste, e consiste nella tratta funzionale Portogruaro – Ronchi, con inizio nel comune di Teglio Veneto, ad est del viadotto sul fiume Lemene e si sviluppa per circa 48 Km.

Il tracciamento dell'asse ferroviario dal km 0+000 al km 24+000 (tratto in affiancamento con A4) ha tenuto conto del progetto definitivo dell'ampliamento dell'A4 e del progetto preliminare dello stesso fino al km 24, posizionandosi nel medesimo corridoio dell'autostrada ad una distanza dall'asse A4 tale da minimizzare l'occupazione del territorio e compatibilizzare al meglio le opere di progetto.

La eventuale realizzazione di tale alternativa non potrebbe prescindere dai restanti tratti della linea che collega Venezia – Trieste; di fatto non si tratta di uno stralcio autonomo ed autonomamente realizzabile.

Alternativa – Variante sul Fiume Isonzo

Consiste in modifiche al tracciato esistente del solo binario pari, ma risulta tecnicamente meno valida, portando a prestazioni minori in termini di velocità.

Pertanto, secondo il proponente, la soluzione migliore è quella oggetto della presente istanza.

Cantierizzazione

Di seguito si riporta, per ciascun tratto di intervento, il tempo complessivo delle lavorazioni e il tempo relativo alle attività di costruzione.

Intervento	Tempo complessivo delle lavorazioni	Attività di costruzione
San Donà di Piave	660	540
Portogruaro	812	692
Fossalta di Portogruaro	660	540
Isonzo	1568	1148

Per la realizzazione delle opere in progetto, si prevede l'utilizzo di una serie di aree di cantiere lungo il tracciato della linea ferroviaria.

Sono stati previsti:

- cantiere base (CB), destinata ad ospitare le principali strutture logistiche e operative funzionali all'esecuzione dei lavori;
- cantiere operativo (CO), che contiene gli impianti principali di supporto alle lavorazioni che si svolgono nel lotto, insieme alle aree di stoccaggio dei materiali da costruzione e potrà essere utilizzato per l'assemblaggio e il varo delle opere metalliche;
- aree tecniche (AT) che fungono da base per la costruzione di singole opere d'arte e per l'assemblaggio e varo delle opere metalliche;
- cantieri di armamento (AR) costituito da tronchini di ricovero dei mezzi di cantiere su rotaia individuato nei pressi dell'opera da realizzare onde consentire la realizzazione delle opere di armamento e realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico;
- Aree di stoccaggio (AS).

Relativamente al Posto di Movimento di San Donà di Piave, si segnala che sarà presente un cantiere operativo anche nel Comune di Cessalto (TV).

La realizzazione delle opere in progetto porterà alla produzione complessiva di circa 285.928 mc (in banco) di materiali di risulta di cui:

- 268.709 mc di terre prodotti dalle attività di scavo (di cui 5.291 mc di terreno vegetale riutilizzabile all'interno del progetto per interventi di inerbimento e opere a verde);
- 3.710 mc di materiale da demolizione in cls;

- 4.380 mc di materiale derivante dalle attività di demolizione stradale;
- 9.129 mc di pietrisco ferroviario.

I quantitativi di cui sopra, per le opere ubicate in Regione Veneto, sono di 104.719 mc di terre e rocce da scavo, 2.350 mc di materiale da demolizione in cls e 4734 mc di pietrisco ferroviario.

Nell'ambito delle lavorazioni si prevede, inoltre, la rimozione di n. 2.534 traverse ferroviarie in CAP.

Al fine di indicare le modalità di gestione dei materiali di risulta, sono state condotte alcune indagini ambientali sulle terre ed il ballast per la loro futura gestione nel regime dei rifiuti.

Nello specifico, sono stati prelevati i seguenti campioni:

- n. 6 campioni di terreno da cassetta catalogatrice, da sottoporre ad analisi di laboratorio per successiva caratterizzazione ai fini del rifiuto e test di cessione (di cui n. 1 presso le aree PM S. Donà, n. 1 presso le aree d'intervento della Variante Portogruaro, n. 1 presso le aree di intervento del PM Fossalta di Portogruaro e n. 3 presso le aree di intervento della Variante Isonzo);
- n. 48 campioni di terreno da cassetta catalogatrice per successive analisi di laboratorio e caratterizzazione ambientale secondo quanto previsto dal DPR 120/2017 (di cui n. 9 presso le aree d'intervento della Variante Portogruaro e n. 39 presso le aree di intervento della Variante Isonzo);
- n. 4 campioni di ballast per successiva analisi ai fini della gestione come rifiuto e test di cessione (di cui n. 1 presso l'area del PM S. Donà, n. 1 presso le aree d'intervento della Variante Portogruaro, n. 1 presso le aree di intervento del PM Fossalta di Portogruaro e n. 1 presso le aree di intervento della Variante Isonzo).

Il test di cessione ha evidenziato per tutti i campioni il rispetto dei limiti per l'accettabilità in discariche per rifiuti inerti, pericolosi e non pericolosi e il rispetto dei limiti per il recupero semplificato di rifiuti ai sensi del D.M. 186/2006.

In alcuni campioni di terreno sono stati registrati superamenti rispetto a quanto previsto dai limiti di legge di cui alla Tabella 1 – Colonna A, Allegato 5, Titolo IV, del D.lgs 152/06 per i parametri mercurio e Idrocarburi pesanti C>12 e il superamento dei limiti di Colonna B per il mercurio.

Pertanto, in considerazione dei risultati ottenuti nelle caratterizzazioni eseguite ai fini progettuali, si può ipotizzare di gestire i materiali di risulta degli scavi come rifiuti con codice CER 17.05.04 e il pietrisco ferroviario come rifiuto con codice CER 17.05.08. in Discariche per rifiuti non pericolosi, Discariche per Inerti o Impianti di recupero.

Il materiale derivante dalle lavorazioni verrà trasportato presso aree attrezzate per la caratterizzazione finalizzata alla scelta dell'impianto di destinazione finale dei materiali di risulta da gestire in qualità di rifiuti. Le aree di stoccaggio saranno adeguatamente allestite ai sensi di quanto previsto dalla normativa vigente (opportunamente perimetrale, eventualmente impermeabilizzate, stoccaggio con materiale omogeneo, etc..) e in particolare, secondo quanto prescritto dall'art. 183 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

Il materiale da destinare a smaltimento/recupero verrà caratterizzato all'interno delle aree di stoccaggio al fine di accertare l'idoneità dei materiali di scavo al loro recupero/smaltimento, prevedendo il prelievo e l'analisi di almeno n. 1 campione rappresentativo per ogni tipologia di rifiuto prodotto e per ogni sito di provenienza.

La realizzazione delle opere in progetto comporta inoltre un fabbisogno di 230.181 m³ di materiale per rilevati, supercompattato, reinterri e pietrisco che si prevede di approvvigionare dall'esterno.

Nell'ambito del progetto di cantierizzazione sono stati individuati sul territorio circostante alla zona di esecuzione dell'intervento, alcuni impianti per la produzione di calcestruzzo esistenti e utilizzabili durante i lavori (2 a San Donà di Piave, 3 a Portogruaro, 3 a Fossalta di Portogruaro).

Il calcestruzzo necessario alla realizzazione delle opere d'arte verrà approvvigionato tramite autobetoniere dagli impianti di confezionamento qualificati esistenti sul territorio circostante ovvero da un eventuale impianto di betonaggio di cantiere direttamente al punto di utilizzo, seguendo i ritmi di produzione dettati dal cronoprogramma dei lavori.

Sarà inoltre necessario approvvigionare 13.516 traverse e traversoni.

Gestione acque meteoriche

Nell'ambito dei cantieri, le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione appositamente predisposta, costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico.

Un deviatore automatico, collocato all'ingresso della vasca di raccolta dell'acqua di prima pioggia, invia l'acqua in esubero (oltre i primi 15 minuti) direttamente in fognatura, mediante una apposita canalizzazione aperta.

Le acque raccolte saranno convogliate nell'unità di trattamento generale previo trattamento di disoleatura.

Le acque di lavorazione provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di scavo e rivestimento (acque di perforazione, additivi vari, ecc.) saranno trattati con impianti di disoleatura e decantazione.

Le acque di officina che provengono dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina e sono ricche di idrocarburi e olii oltre che di sedimenti terrigeni, dovranno essere sottoposte ad un ciclo di disoleazione prima di essere immesse nell'impianto di trattamento generale. I residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata.

Le acque di lavaggio betoniere provenienti dal lavaggio delle botti per il trasporto di conglomerato cementizio contengono una forte componente di materiale solido che dovrà essere separato dal fluido mediante una vasca di sedimentazione prima di essere immesso nell'impianto di trattamento generale. Di solito la componente solida ha una granulometria che non ne consente il trattamento nei normali impianti di disidratazione (nastropresse o filtropresse): dovrà essere quindi previsto il convogliamento dei residui ad un letto di essiccamento e successivamente smaltiti come rifiuti speciali a discarica autorizzata.

L'impianto di trattamento delle acque industriali prevede apposite vasche di decantazione per l'abbattimento dei materiali fini in sospensione e degli oli eventualmente presenti e assicureranno un grado di depurazione tale da renderle idonee allo scarico secondo le norme vigenti, pertanto le stesse potranno essere impiegate per eventuali usi industriali oppure immesse direttamente in fognatura.

L'acqua necessaria per il funzionamento degli impianti di cantiere potrà essere approvvigionata da pozzi, o qualora possibile prelevata dalla rete acquedottistica comunale o, se necessario, trasportata tramite autobotti e convogliata in un serbatoio dal quale sarà distribuita alle utenze finali.

3.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Aria e clima

Nel SIA sono stati analizzati in particolare i valori di qualità dell'aria relativi al particolato sottile PM10, PM2.5 ed il Biossido di Azoto NO2. Tali inquinanti, infatti, sono da considerare i principali inquinanti le cui emissioni potrebbero essere prodotte dalle attività emissive correlate all'Opera in esame.

Per arrivare a definire le concentrazioni di fondo rappresentative dell'area di studio, si sono mediati i valori rilevati negli anni 2018, 2019 e 2020 nelle centraline di monitoraggio ARPA Veneto e ARPA Friuli-Venezia Giulia di San Donà di Piave e Fiumicello: si osserva come le medie complessive del PM10, del PM2,5 e dell'NO2 si mantengano su livelli inferiori ai limiti normativi vigenti.

Dal punto di vista dello stato attuale di qualità dell'aria, il SIA evidenzia come il tracciato dell'Opera attraverso un'area extraurbana in cui le concentrazioni medie di fondo ambientale sono minori ai valori limite stabiliti dalla normativa vigente in materia di inquinamento atmosferico.

Impatti

Fase di cantiere

Sono state individuate le seguenti attività potenzialmente impattanti per le emissioni di polveri: scotico e sbancamento del materiale, transito mezzi di cantiere su strade non asfaltate, attività di escavazione, formazione e stoccaggio di cumuli ed attività di carico e scarico ed erosione del vento dai cumuli.

Per ognuna delle attività è stato stimato il fattore emissivo per le polveri e le emissioni derivanti dalle attività di cantiere, tenendo conto della riduzione del 75% derivante dall'attività di bagnatura da eseguire durante le

7 A
10 FEB 2023

attività polverulente. Attraverso quanto previsto dalle Linee Guida ARPAT, sono poi state calcolate le soglie al di sotto delle quali non sussistono presumibilmente rischi di superamento o raggiungimento dei valori limite di qualità dell'aria. I risultati mostrano che gli unici ricettori che potrebbero potenzialmente non essere in linea con le indicazioni normative vigenti, potrebbero essere quelli molto vicini alle aree di lavorazione, quelli cioè ad una distanza inferiore a 50 metri.

Da quanto stimato, concludendo l'analisi svolta, il SIA afferma che gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultino tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico.

Sono state inoltre effettuate delle simulazioni con software di calcolo AERMOD per poter stimare l'andamento delle concentrazioni di PM10 date dalle aree di cantiere del progetto in esame; relativamente alla variante di Portogruaro, la valutazione è stata effettuata anche per le concentrazioni di NO2.

Dalle mappe diffusionali ottenute si può osservare che le concentrazioni di PM10 e NO2 raggiungono valori inferiori al limite normativo stabilito. Anche aggiungendo il calcolo del fondo ambientale, gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultano tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico.

Mitigazioni

Saranno comunque adottati tutti gli accorgimenti tipici di cantiere al fine di limitare comunque la diffusione delle emissioni polverulente, ovvero:

- ridurre la velocità del transito dei mezzi lungo le strade di accesso al cantiere;
- ottimizzare il carico dei mezzi di trasporto e utilizzare mezzi di grande capacità, per limitare il numero di viaggi;
- utilizzare mezzi telonati e umidificare il materiale ed evitare qualsiasi attività di combustione all'aperto;
- eseguire una bagnatura periodica della superficie di cantiere;
- lavaggio delle ruote degli automezzi;
- periodica spazzolatura ad umido di un tratto della viabilità esterna in uscita dal cantiere;
- durante i processi di lavoro termici nei cantieri (riscaldamento - pavimentazione - taglio - rivestimento a caldo - saldatura), l'Appaltatore valuterà le opportune misure di mitigazione.

Fase di esercizio

Tenuto conto della tipologia delle opere previste dal progetto e delle emissioni di inquinanti derivanti dall'utilizzo dell'opera in oggetto, a valle della caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria ante operam e delle emissioni, non si ritiene che l'opera possa alterare gli attuali livelli di concentrazione esistenti in fase di esercizio.

Geologia

Il settore analizzato rappresenta un'area di contatto fra la pianura friulana e quella veneta, ed è caratterizzato dai sistemi alluvionali dei fiumi Piave e Tagliamento. L'idrografia è contraddistinta dalla presenza delle aste fluviali dei fiumi F. Piave, F. Livenza, Lemene e F. Sile.

La rete idrografica superficiale è inoltre rappresentata da canali sia naturali che artificiali, che svolgono importanti funzioni irrigue e di scolo, sviluppando una notevole ramificazione e gerarchizzazione anche a livello capillare.

Impatti

Fase di cantiere

La realizzazione di un cantiere, nel suo insieme, determina un'importante operazione di preparazione del suolo, consistente nella rimozione della copertura vegetale presente su tutta l'area interessata dalle opere con lo scotricamento dello strato di terreno superficiale. Sono stati pertanto ritenuti possibili i seguenti impatti: sversamenti accidentali di liquidi inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali che possono compromettere la qualità di porzioni di suolo e possibile incremento dell'erosione in seguito alla parziale modifica dei luoghi dovuta a denudazioni e/o scavi, necessari per la costruzione. Per mantenere le condizioni di permeabilità originarie si consiglia, in via cautelativa, di predisporre cumuli di accantonamento non più alti di 2,5 - 3 m per evitare un eccessivo compattamento.

Mitigazioni

Il possibile riutilizzo del suolo asportato da risistemare in luoghi che lo necessitino al termine delle attività di costruzione, dovrà avvenire seguendo alcuni accorgimenti:

- si dovrà provvedere allo scotico preliminarmente dei suoli (indicativamente 30 cm), con accantonamento dello stesso. Questo potrà essere riutilizzato successivamente, per i ripristini ambientale dei luoghi.
- verrà previsto un sistema di raccolta e trattamento delle acque nelle zone di piazzali destinate a parcheggio e rifornimento mezzi all'interno del cantiere.
- Si dovranno ridurre al minimo gli spazi utilizzati per il passaggio degli automezzi nei cantieri mobili.
- Dovranno essere ridotte al minimo le aree di accumulo delle terre di scavo, privilegiando l'immediato riutilizzo delle stesse.
- Dovrà essere garantita l'impermeabilizzazione delle aree di deposito di materiali pericolosi (carburanti, lubrificanti, ecc.) e delle aree di rimessaggio dei mezzi.
- Il rifornimento di carburante delle macchine operatrici sarà effettuato con mezzi idonei. Nei principali cantieri verranno posizionati dei kit di pronto intervento, contenenti materiale idoneo a contenere, fermare e riassorbire almeno parzialmente lo sversamento.
- Per evitare sversamenti durante le operazioni di manutenzione delle macchine, verranno utilizzate vasche di contenimento o altro sistema idoneo, da porre in corrispondenza dei punti di manutenzione. Inoltre, i contenitori di oli lubrificanti saranno posizionati, a loro volta, su vasche di contenimento a tenuta stagna.
- Le aree di cantiere saranno predisposte con sistemi di smaltimento delle acque meteoriche.

Fase di esercizio

Nella fase di esercizio, una volta terminati i lavori di realizzazione, l'unico impatto potenziale potrebbe essere collegato alla possibile alterazione qualitativa dei suoli.

Mitigazioni

È previsto un sistema di drenaggio costituito, per ogni lotto, da un sistema di raccolta, collettamento e smaltimento delle acque meteoriche afferenti la piattaforma ferroviaria composto da embrici e canalette che convogliano le acque direttamente nei fossi o nelle vasche di laminazione al piede della ferrovia.

Siti contaminati

Dall'analisi dell'anagrafe dei siti contaminati della Regione Veneto, risulta che sono presenti 4 siti contaminati nel Comune di Portogruaro, 3 nel Comune di San Donà di Piave e 2 nel Comune di Fossalta di Portogruaro situati nei pressi del tracciato della linea ferroviaria, ma che comunque non interferiscono con le aree d'intervento in oggetto.

Ambiente idrico

Il PdM San Donà di Piave ricade all'interno del bacino idrografico cosiddetto "Pianura tra Livenza e Piave", il PdM Fossalta di Portogruaro e la variante di Portogruaro ricadono nel bacino idrografico del fiume Lemene; entrambi i bacini sono di competenza del Distretto Idrografico Alpi Orientali.

La bassa pianura veneto - friulana è caratterizzata da un sistema idraulico fortemente antropizzato ove le opere irrigue nella zona pedemontana e quelle di bonifica nei territori più bassi regolano il decorso delle acque. Inoltre, nel bacino del fiume Lemene risulta presente la fascia delle risorgive che si trova in destra del fiume Tagliamento. Le acque di tali risorgive fuoriescono in sorgenti piccole e disseminate, vengono quindi raccolte in una rete di canali, rii e confluiscono in collettori di dimensioni più consistenti.

L'area di studio si caratterizza per la presenza di una modesta falda freatica e di diverse falde in pressione. Gli interventi di progetto ricadono in un'area in cui le sostanze presenti nell'acqua sotterranea presentano concentrazioni superiori agli standard numerici riportati nel D.Lgs 152/2006 s.m.i., per cui la qualità dell'acqua è valutata come "scarsa".

Il lotto 2 (PdM Fossalta di Portogruaro) interferisce con il Canale Lugugnana.

Il lotto 3 (variante di Portogruaro) inizia subito a monte dell'opera esistente che supera il fiume Lemene, successivamente interferisce con i Canali Ronchi Interno e Ronchi esterno.

AL DECRETO N. 7 DEL 10 FEB. 2023

Impatti

Fase di cantiere

Alterazione qualitativa delle acque superficiali e sotterranee a seguito di sversamenti accidentali di fluidi inquinanti da mezzi d'opera o da depositi di materiali, o a seguito delle lavorazioni inerenti alla messa in opera di fondazioni indirette (fondazioni su pali). Pertanto si dovrà fare molta attenzione agli sversamenti accidentali, soprattutto di lubrificanti, oli idraulici e carburanti, all'interno delle perforazioni, in quanto queste saranno effettuate in falda.

Alterazione quantitativa delle acque sotterranee dovute all'aumento di superfici impermeabilizzate e alla riduzione percentuale della possibile infiltrazione nel sottosuolo delle acque di precipitazione

Alterazione della regolarità del deflusso superficiale delle acque di ruscellamento, in presenza di aree di cantiere su aree esposte al dilavamento delle acque superficiali.

L'“effetto barriera” procurato dalle fondazioni su pali, considerata l'esigua entità areale delle opere di progetto, rispetto alla falda interferita, è ritenuta dal SIA un'interferenza trascurabile.

Mitigazioni

- impermeabilizzazione delle aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi
- si dovrà fare molta attenzione agli sversamenti accidentali, soprattutto di lubrificanti, oli idraulici e carburanti, all'interno delle perforazioni, in quanto queste saranno effettuate in falda.
- per quanto riguarda i getti in calcestruzzo in prossimità delle falde idriche sotterranee di maggior interesse occorrerà attuare tutte le precauzioni al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli additivi
- nell'ambito dei cantieri, le acque meteoriche saranno convogliate nella rete di captazione appositamente predisposta, costituita da pozzetti e caditoie collegati ad un cunettone in c.a. e da una tubazione interrata che convoglia tutte le acque nella vasca di accumulo di prima pioggia, dimensionata per accogliere i primi 15 minuti dell'evento meteorico.
- sarà garantita la funzionalità di tutti i corsi d'acqua interessati dai lavori al fine di non interferire con il libero deflusso delle acque che scorrono nei corsi d'acqua interferenti con i lavori in oggetto.
- Sarà inoltre garantita la funzionalità degli argini esistenti.
- I serbatoi del carburante saranno posti all'interno di una vasca di contenimento impermeabile con capacità pari almeno al 110% di quella dello stesso serbatoio; questa sarà posta su un'area pavimentata, per impedire la contaminazione del suolo durante le operazioni di rifornimento, e sotto una tettoia e protetti tramite una barriera tipo new-jersey.

Fase di esercizio

Le acque di prima pioggia costituiscono il veicolo attraverso cui un significativo carico inquinante può venire scaricato nei corpi idrici ricettori. Esse necessitano pertanto di opportuni trattamenti al fine di assicurare la salvaguardia degli ecosistemi acquatici.

Secondo il SIA gli interventi non provocano un aumento dei livelli idrici nelle aree limitrofe e di conseguenza un aggravio della pericolosità idraulica, essendo il volume sottratto alla libera esondazione, dovuto agli allargamenti del rilevato previsti in progetto per la realizzazione dei binari in affiancamento agli esistenti, non rilevante; è stato previsto un sollevamento della quota del piano del ferro nello stato di progetto minimo di 2.00 m di altezza rispetto al piano di campagna delle aree circostanti, è quindi possibile affermare che l'opera si trova in sicurezza rispetto ad eventuali fenomeni di esondazione.

Un'eventuale modifica locale delle condizioni di deflusso dei corsi d'acqua è invece ritenuta possibile solo per la “variante Isonzo”.

Mitigazioni

Realizzazione di un sistema di raccolta, collettamento e smaltimento delle acque meteoriche afferenti alla piattaforma ferroviaria.

Clima acustico

La disciplina del rumore ferroviario è contenuta nel D.P.R. n. 459 del 18/11/98 che prevede per le infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, a partire dalla mezzera

dei binari esterni e per ciascun lato, una fascia di pertinenza dell'infrastruttura di ampiezza pari a 250 m, suddivisa a sua volta in due fasce: la prima, più vicina all'infrastruttura, della larghezza di m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di m 150, denominata fascia B. All'interno di tali fasce valgono specifici valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria.

I ricettori che ricadono al di fuori della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura devono invece rispettare i limiti della tabella C del DPCM 14/11/97, ossia i limiti imposti dalle zonizzazioni acustiche comunali.

Le zone attraversate dalla ferrovia ricadono nelle classi II e III nel Comune di San Donà di Piave, nella classe III nel Comune di Fossalta di Portogruaro e nelle classi II, III e IV nel Comune di Portogruaro.

Nell'area interessata sono state individuate le seguenti infrastrutture stradali che possono essere ritenute concorsuali con il progetto:

- via del Silos (tratto a Sud strada esistente di categoria Db, tratto a Nord strada esistente di categoria Cb) e via Martiri delle Foibe (strada esistente di categoria Cb) in Comune di San Donà di Piave
- Strada Statale 14 della Venezia Giulia (strada esistente di categoria Cb) e Strada Provinciale 463 (strada esistente di categoria Cb) in Comune di Portogruaro.

Nell'ambito delle analisi ante operam per la componente rumore è stato effettuato un dettagliato censimento dei ricettori che ha riguardato una fascia di 250 m per lato a partire dal binario esterno (fascia di pertinenza acustica ai sensi del DPR 459/98) in tutti i tratti di linea ferroviaria in progetto. L'indagine è stata estesa anche oltre tale fascia, fino a 300 metri, per l'indagine dei fronti edificati prossimi alla stessa.

Al fine di caratterizzare il clima acustico prima della realizzazione del progetto in esame, è stata eseguita una campagna di rilievi fonometrici in modo da individuare zone omogenee dal punto di vista acustico e rappresentative delle classi acustiche di appartenenza.

Impatti

Fase di cantiere

È stata eseguita una simulazione mediante il software di simulazione CadnaA (Computer Aided Noise Abatement), per la valutazione degli impatti potenziali delle aree di cantiere rispetto ai ricettori presenti nell'area e per valutare eventuali interventi di mitigazione acustica da realizzare sulle aree di cantiere.

Al fine di contenere l'impatto ambientale (in termini non solo di emissioni acustiche, ma anche di impatto paesaggistico e di contenimento della polverosità) delle aree di cantiere, per ciascuna di esse in caso di superamento dei limiti è prevista l'installazione di barriere antirumore.

Mitigazioni

Vengono nel seguito riassunte le azioni finalizzate a limitare a monte il carico di rumore nelle aree di cantiere:

- Scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali
- Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature
- Modalità operazionali e predisposizione del cantiere

Considerando la simulazione effettuata, per contrastare il superamento dei limiti di normativa e ricondurre i livelli di pressione sonora entro i limiti previsti dai vigenti strumenti di zonizzazione acustica comunale in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti al rumore verranno installate delle barriere antirumore mobili di altezza pari a 3 m. Sulla base dei risultati delle simulazioni acustiche effettuate, sui lati delle aree di cantiere e lavoro prospicienti i ricettori più prossimi si ipotizza nella presente fase progettuale l'installazione di tali tipologie di barriere per una lunghezza complessiva pari a circa 1170 metri.

Fase di esercizio

Per la previsione dell'impatto acustico della linea in analisi e per il dimensionamento degli interventi di abbattimento del rumore è stato utilizzato il modello di simulazione SoundPLAN.

Le emissioni sonore da associare ad ogni tipologia di convoglio ferroviario previsto nel Modello di Esercizio di progetto sono state ricavate da una campagna di rilievi fonometrici appositamente eseguita nell'ambito della Linea attuale, su due tratte (sezioni) differenti.

L'applicazione del modello di simulazione ha permesso di stimare i livelli sonori con la realizzazione delle opere in progetto.

Nello scenario Ante Mitigazioni sono stati riscontrati superamenti dei limiti di norma per alcuni edifici entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria e anche in corrispondenza di alcuni ricettori oltre la fascia dei 250 m.

Da un primo esame si nota che i superamenti maggiori si verificano nel periodo notturno, anche in virtù dei limiti più bassi, relativamente al PM San Donà di Piave e alla variante di Portogruaro.

Mitigazioni

È risultato necessario prevedere idonei interventi di mitigazione che sono stati dimensionati in relazione al periodo più critico e pertanto rispetto al periodo notturno.

La scelta progettuale è stata quella di privilegiare l'intervento sull'infrastruttura: a tal fine sono stati previsti schermi acustici lungo linea che hanno permesso di mitigare il clima acustico in facciata degli edifici entro la fascia di pertinenza acustica ferroviaria presso i quali sono stati riscontrati superamenti dai limiti di norma.

L'altezza delle barriere acustiche può variare in funzione delle specificità del caso tra una altezza minima di 2 m ad una massima di 7,38 m rispetto al p.f.

È prevista l'installazione di 2 barriere antirumore per il PM San Donà di Piave, 6 per la Variante di Portogruaro e 12 per la Variante Isonzo.

A seguito dei risultati del modello di calcolo, a fronte del dimensionamento proposto degli interventi di mitigazione acustica lungo linea è possibile abbattere considerevolmente i livelli sonori prodotti con la realizzazione del progetto in esame. Tuttavia, per alcuni ricettori interni alla fascia dei 250 m relativi alla variante di Portogruaro, si riscontrano superamenti dei limiti esterni in facciata nonostante l'inserimento delle Barriere Antirumore. Per tali ricettori, oggetto di Intervento Diretto, si procederà, nelle successive fasi di progetto, alla verifica della necessità o meno di sostituzione degli infissi attualmente in uso.

I ricettori invece esterni alla fascia dei 250 m, non saranno oggetto di Intervento Diretto, in quanto è già stato verificato e garantito il rispetto dei limiti interni di 40 dB considerando la presenza di finestre tipo, che permettono un abbattimento di circa 20 dB.

Relativamente il PM di Fossalta di Portogruaro, non è risultato necessario prevedere interventi di mitigazione in quanto sono presenti solo pochi ricettori all'interno dell'area presa in esame, uno di questi può essere ritenuto di tipo "Residenziale", ma non necessita di protezioni acustiche in quanto rientra nei limiti imposti dalla norma, gli altri sono classificabili all'interno della categoria "Ruderi, dismessi, box, stalle e depositi", e quindi non necessitano di alcun tipo di protezione acustica.

Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

L'uso del suolo del contesto di area vasta in cui si inserisce il progetto è prettamente agricolo, con appezzamenti di forma e dimensioni piuttosto variabili. Nel paesaggio agrario sono presenti diffuse aree di origine antropica: aree industriali, centri abitati, collegati da una fitta rete viaria locale, stradale, autostradale e ferroviaria. Gli ambienti naturali si localizzano principalmente lungo la fitta rete idrografica che caratterizza il territorio, formando delle vere e proprie boscaglie a carattere igrofilo. L'elemento paesaggistico dominante è, infatti, la campagna intensamente coltivata a seminativi e in particolare a mais, frumento etc.

Presenti inoltre diverse boscaglie marginali di caducifoglie che rappresentano relitti di bosco del Querceto-Carpinetto, frammentato dalle attività antropiche e dallo sviluppo delle pratiche agricole. Presenti infine, elementi lineari (Siepi campestri) di tipo arboreo-arbustivo strutturati su uno o più piani, che caratterizzano le bordure degli appezzamenti agricoli o i margini delle diverse infrastrutture (es. ferrovie). Le siepi campestri svolgono una importante funzione di elemento della rete ecologica agrarie e di ambiente di rifugio e riproduzione della biocenosi.

Il reticolo idrografico è costituito dal Fiume Livenza, che scorre, con andamento meandriforme, verso occidente, e da altri numerosi corsi d'acqua, tra i quali il Torrente Cosa, affluente del Fiume Tagliamento e il Fiume Sile affluenti del Fiume Livenza. È inoltre presente una rete di canali artificiali.

Impatti

Le possibili interferenze rispetto alle componenti suolo e patrimonio agroalimentare possono essere ricondotte alle seguenti categorie:

- Sottrazione di suolo agricolo
- Riduzione della produzione agroalimentare di qualità
- Modificazione delle caratteristiche qualitative del suolo
- Creazione di aree intercluse

Fase di cantiere

L'interferenza relativa alla sottrazione di suolo agricolo e conseguentemente alla riduzione del patrimonio agroalimentare, avviene in corrispondenza delle aree cantiere e alle piste di accesso e di lavoro utili per la realizzazione degli interventi di progetto.

Considerata la diffusione dei territori destinati all'agricoltura nell'area di studio e al ripristino delle aree allo stato ante operam, si ritiene che tale interferenza sia poco significativa.

Le diverse fasi di lavorazione necessarie per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria determinano emissioni di gas e polveri ad opera dei mezzi di cantiere, con conseguenti ricadute nelle zone circostanti costituite, come già detto, anche da matrice agricola. I fattori citati possono comportare un'alterazione del territorio da essi interessato e dei prodotti agroalimentari che derivano da esso. Con l'adozione di alcuni accorgimenti in fase di lavorazione, tale interferenza è da considerarsi poco significativa.

Mitigazioni

- posizionamento di aree cantiere in settori non sensibili da un punto di vista del patrimonio agroalimentare;
- abbattimento polveri in aree cantiere;
- misure atte a ridurre gli impatti connessi all'apertura delle piazzole, delle piste dei siti di cantiere al termine dei lavori.
- Interventi di ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere
- Recupero terreno di scotico.

Fase di esercizio

Le lavorazioni di potenziamento previste nel lotto 2 (PM Fossalta), con l'allargamento del sedime ferroviario, determinano una sottrazione permanente di superfici destinate a seminativi di circa 14.500 mq, che in termini di quantità risulta estremamente limitata rispetto agli interventi e al territorio agricolo comunale e quindi poco significativa.

Biodiversità

Fauna e flora

Con riferimento al corridoio di studio, sono state riscontrate le seguenti tipologie vegetazionali:

- bosco di latifoglie, in corrispondenza del tracciato di progetto Fossalta di Portogruaro (pk 66.930 e pk 67.417);
- boschi ripariali igrofilo a dominanza di Populus alba, P.nigra e Salix alba, lungo le rive dei principali corsi d'acqua;
- vegetazione acquatica, principalmente lungo i piccoli corsi d'acqua a lento scorrimento che caratterizzano tutta l'area (Fiume Lemene e gli ambiti Fluviali del Reghene);
- superfici coltivate, che rappresentano l'elemento caratterizzante il paesaggio attuale.

Inquadramento faunistico

Nel contesto di area vasta, la presenza di numerose aree protette, di estese zone umide e lagune favorisce la frequentazione di un gran numero di specie di uccelli, nidificanti, svernanti, ma anche di passo grazie alla presenza di due importanti corridoi ecologici come il Fiume Tagliamento e il Fiume Isonzo. Ricche di specie anche le altre classi dei Vertebrati, mammiferi, anfibi, rettili e pesci.

Impatti

Le possibili interferenze relative alla componente Biodiversità (Vegetazione, Fauna ed Ecosistemi) possono essere ricondotte alle seguenti categorie:

- Sottrazione di vegetazione permanente
- Sottrazione e/o frammentazione di habitat faunistici

- Effetto barriera
- Danno causato dal sollevamento polveri
- Disturbo acustico – allontanamento della fauna locale
- Sottrazione di vegetazione temporanea
- Modifica delle caratteristiche chimiche e biologiche dei fattori ambientali

Fase di cantiere

L'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione è relativa all'approntamento delle aree e delle piste di cantiere. In tale circostanza, infatti, verrà sottratta la vegetazione presente lungo il margine ferroviario oggetto di lavorazione (lotto 1, lotto 2 e lotto 3).

In termini di superfici, la vegetazione sottratta stimata in fase di cantiere risulta essere di circa 11.600 mq per il PdM di San Donà di Piave, di circa 15.300 mq per la Variante di Portogruaro e di circa 10.300 mq per il PdM di Fossalta di Portogruaro.

A seguito degli interventi a verde a scopo compensativo, l'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione secondo il proponente è da considerarsi poco significativa.

Relativamente al danno derivante dal sollevamento polveri, a sversamenti accidentali di olii e carburanti e dal disturbo acustico l'interferenza è legata esclusivamente alla fase cantiere, pertanto limitata nel tempo. Inoltre a seguito di alcuni accorgimenti tecnici durante le lavorazioni (es. abbattimento polveri) tale interferenza risulta ulteriormente ridotta.

Riguardo la sottrazione di habitat faunistici dovuta all'ingombro del progetto, questa risulta comunque contenuta in virtù del fatto che la nuova sede ferroviaria e le relative opere di potenziamento e velocizzazione si realizzeranno in corrispondenza del tracciato già esistente.

Ogni qualvolta all'interno o in prossimità di aree di cantiere e di lavorazione fossero presenti alberature, delle quali non è previsto l'abbattimento, dovranno essere attuati opportuni interventi di protezione dei fusti e delle radici in modo tale da impedire danneggiamenti da parte delle macchine.

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni di cantiere saranno rimossi e si procederà al ripristino dei siti, salvo che per le parti che resteranno a servizio della linea nella fase di esercizio. La sistemazione degli stessi sarà concordata con gli aventi diritto e con gli enti interessati e comunque in assenza di richieste specifiche si provvederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.

Mitigazioni

- posizionamento di aree cantiere in settori non sensibili da un punto di vista naturalistico;
- abbattimento polveri in aree cantiere.
- misure atte a ridurre gli impatti connessi all'apertura delle piazzole, delle piste dei siti di cantiere al termine dei lavori;
- la gestione delle specie vegetali alloctone per le quali si prevede l'abbattimento o l'eradicazione va effettuata secondo quanto stabilito dal D.Lgs. del 15 dicembre 2017, n° 230 "Adeguamento della normativa nazionale alle disposizioni del regolamento n. 1143/2014 del Parlamento Europeo e del consiglio del 22 ottobre 2014" recante disposizioni volte a prevenire e gestire l'introduzione e la diffusione delle specie esotiche invasive e dalla L.R. 21 ottobre 2010, n. 17 "Lotta alle specie vegetali infestanti dannose per la salute umana e per l'ambiente".
- misure atte a ridurre fenomeni di inquinamento dei sistemi acquatici.
- realizzare di una recinzione che eviti la presenza della fauna sull'infrastruttura.
- limitare i movimenti dei mezzi d'opera agli ambiti strettamente necessari alla costruzione delle infrastrutture;
- adottare accorgimenti necessari per evitare lo sversamento sul terreno di oli, combustibili, vernici, prodotti chimici in genere;
- elaborazione di una opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse categorie vegetazionali interessate e dei periodi di riproduzione delle specie.

Fase di esercizio

L'interferenza relativa alla sottrazione di vegetazione già descritta in fase cantiere, è da ritenersi permanente in fase di esercizio e coincide con l'asse ferroviario e le opere ad esso connesse (viabilità, viadotti ecc). Per quel che concerne le lavorazioni previste nei Lotti 1, 2 e 3, da uno studio preliminare si evidenzia la sottrazione di fasce lineari o boscaglie poste per lo più ai margini della linea ferroviaria esistente.

Seppur presenti interferenze relative alla vegetazione, a seguito degli interventi di mitigazione previsti e alla ripresa della normale evoluzione della vegetazione naturale, secondo il proponente l'impatto può ritenersi contenuto.

Si segnala che la Variante Portogruaro si colloca lungo un corridoio ecologico rappresentato dal fiume Lemene.

Mitigazioni

Sono state progettate interventi di inserimento paesaggistico-ambientali in termini di mitigazioni e compensazioni, che andranno a ripristinare ed incrementare il sistema del verde del territorio attraverso essenze autoctone, consistenti in:

- Interventi a verde per la valorizzazione delle aree intercluse: si prevede la messa a dimora di essenze vegetali a portamento arbustivo e arboreo: siepe mista
- Interventi a verde di ricucitura e compensazione in ambito agricolo: siepe campestre
- Interventi a verde di recupero tratti in dismissione: macchia arborea-arbustiva
- Interventi per la permeabilità faunistica: realizzazione di un tombino di circa 3 m, al fine di favorire il passaggio della fauna, in corrispondenza del PM di Fossalta
- Interventi a verde di mascheramento: filare arboreo-arbustivo di mascheramento
- Interventi a verde di compensazione in ambito fluviale: potenziamenti della vegetazione ripariale lungo le sponde del fiume Lemene in corrispondenza della Variante Portogruaro
- Ripristino dei suoli in corrispondenza delle aree di cantiere.

Intervento	Superficie di vegetazione sottratta in fase di cantiere (m ²)	Superficie di vegetazione sottratta in fase di esercizio (m ²)	Interventi di mitigazione	Totale superficie interventi di mitigazione (m ²)
PM San Donà	11.600	4.610	Siepe campestre	9.215
SSE Cessalto			Filare arboreo-arbustivo di mascheramento	1.908
Variante di Portogruaro	15.300	10.795	Macchia arborea-arbustiva a carattere igrofilo	18.308
			Siepe mista	480
PM Fossalta di Portogruaro	10.300	5.234	Siepe campestre	11.380
			Siepe arbustiva di invito faunistico	80

Siepe campestre: prevede l'impianto più o meno lineare di alberi e arbusti, strutturato su due piani con Olmo campestre (*Ulmus minor*), Carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), Biancospino (*Crataegus monogyna*) e Fusaggine (*Rhamnus frangula*). L'altezza della siepe si sviluppa secondo le due diverse altezze degli elementi arborei e di quelli arbustivi. L'Olmo campestre e il Carpino nero raggiungono altezze medie di circa 15 metri mentre l'altezza media dello strato arbustivo tra i 3 e i 5 m.

Filare arboreo-arbustivo di mascheramento: l'impianto prevede la sistemazione lineare di 3 essenze arboree (*Ulmus minor*, *Tilia cordata* e *Acer campestre*) e 3 arbustive (*Corylus avellana*, *Euonymus europaeus* e *Cornus sanguinea*).

Siepe arbustiva di invito al sottopasso faunistico: prevede l'impianto di un raggruppamento a carattere mesofilo composto da Nocciolo (*Corylus avellana*) e da Fusaggine (*Euonymus europaeus*).

Macchia arborea-arbustiva a carattere igrofilo: prevede l'impianto di specie a carattere igrofilo quali *Salix alba*, *Populus alba*, *Alnus glutinosa*, *Salix cinerea*, *Salix purpurea*, *Rhamnus frangula*.

Siepe mista: prevede la piantumazione di sole essenze arbustive (*Rosa canina* e *Prunus laurocerasus*) a portamento cespuglioso con valenza ornamentale.

Patrimonio culturale

Per quanto concerne il patrimonio culturale dell'ambito di San Donà di Piave, gli interventi ricadono in ambito periurbano, distante dal centro storico dove si concentrano i principali beni di interesse culturale. Nell'area più orientale del territorio comunale posta a sud del corso del canale Grassaga e del Brian e distante più di 4 km dall'intervento, è presente l'insediamento altomedievale di Heraclia, zona di interesse archeologico istituita con D.M. del 27.1.1956.

In prossimità degli interventi in esame ricadenti nel Comune di Portogruaro è presente lo stabilimento industriale dismesso della ex fabbrica Perfosfati, ad una distanza di circa 820 metri dall'intervento.

L'ambito progettuale di Fossalta di Portogruaro ricade in un ambito rurale, distante dai principali beni di interesse storico culturale, ad eccezione della casa cantoniera posta in corrispondenza della chilometrica di progetto 0+450 pk.

Negli ambiti delle tratte progettuali ricadenti in Veneto è presente il tracciato storico della Via Annia, strada romana che si sviluppa da est a ovest parallelo alla costa veneta, attraversando i comuni di San Donà di Piave, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro.

Aspetti archeologici

Nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Potenziamento della Linea Venezia Trieste, Soppressione Passaggi a Livello e Varianti di Tracciato è stata avviata la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, ai sensi dell'art. 25 del D.Lgs. 50/2016, con la redazione di uno Studio archeologico specialistico per la determinazione del potenziale rischio archeologico.

A seguito della trasmissione dello Studio e degli elaborati caratterizzanti di progetto, le competenti Soprintendenze hanno prescritto una serie di indagini archeologiche preventive, consistenti in trincee di scavo, sondaggi, carotaggi e lettura dei carotaggi geologici.

I piani delle indagini, relativi ai diversi tracciati, sono stati condivisi con le Soprintendenze e i risultati degli scavi verranno trasmessi alle stesse per l'espressione del parere di competenza nell'ambito dell'iter autorizzatorio del Progetto Definitivo.

Impatti

Fase di cantiere

L'intervento progettuale "Posto di Movimento" a San Donà di Piave si sviluppa distante dai principali beni culturali presenti nel Comune, ad eccezione dell'antica Villa S.A.R.A. in via Sabbioni, e il relativo cantiere armamento sarà allestito ad una distanza minima di circa 450 metri dal suddetto bene culturale.

Inoltre si evidenzia che il cantiere operativo dell'intervento "PdM – San Donà di Piave", ricadente nel territorio comunale di Cessalto, non interferisce con alcun bene di interesse storico culturale. Nel Comune di Cessalto risulta essere presente Villa Mazzotto, situata a circa 350 m dall'area di realizzazione della nuova SSE.

Per quanto riguarda l'intervento progettuale "Variante di Portogruaro" non si evidenziano interferenze dovute alle aree di cantiere e i beni di interesse storico-culturali presenti nell'ambito di studio. Per completezza d'indagine si sottolinea che il cantiere armamento dista circa 650 metri dal bene tutelato "ex Fabbrica Perfosfati", posto in corrispondenza della Via Arma di Cavalleria.

In merito agli impatti correlati alla fase di cantiere del progetto Posto di Movimento di Fossalta di Portogruaro non si riscontrano effetti sulla componente del patrimonio culturale, in quanto nell'ambito di studio non sono presenti beni di interesse storico culturali.

Mitigazioni

Al termine dei lavori, i prefabbricati e le installazioni relative ai cantieri saranno rimosse e si procederà al ripristino, per quanto possibile, come nello stato ante operam.

Fase di esercizio

L'impatto correlato alla fase di esercizio dell'infrastruttura è l'alterazione della percezione del bene in relazione alla realizzazione del progetto. Come strumento di supporto della stima di tale impatto visivo, sono state realizzate delle fotosimulazioni per visualizzare l'opera in esame inserita nel suo contesto. Considerata la distanza intercorsa tra gli interventi in esame e i beni culturali presenti nell'ambito di studio, il proponente ritiene che la realizzazione delle opere in fase di esercizio generi delle interferenze non significative.

Paesaggio

Gli interventi progettuali, ricadenti nella Regione Veneto, interessano l'ambito di paesaggio delle "Pianure del Sandonatese e Portogruarese", delimitato a nord-est dal confine regionale e a nord-ovest dalla fascia delle risorgive. Tale ambito paesaggistico comprende a nord il Portogruarese, caratterizzato da un paesaggio agrario piuttosto integro, dove sono ancora presenti i tradizionali sistemi rurali costituiti da campi chiusi delimitati con fossati e filari di siepi campestri e dove si rileva la presenza di vigneti; a sud, il Sandonatese, maggiormente interessato dallo sviluppo insediativo, sia residenziale che produttivo, e da un paesaggio agrario per lo più caratterizzato da appezzamenti agricoli di grandi dimensioni a carattere intensivo.

Componenti del sistema naturale

L'ambito di San Donà di Piave ricade nella pianura veneta, che si estende tra il Fiume Piave e il Fiume Livenza fino al tratto di piana costiera. Il reticolo idrografico è costituito dal fiume Piave, dal fiume Sile e dai loro affluenti e da numerosi corsi d'acqua, quasi tutti canalizzati.

Per quanto riguarda l'ambito di Portogruaro, il suo territorio, interamente pianeggiante, presenta i caratteri peculiari delle zone rurali bonificate ed è solcato da una rete di canali artificiali. Nel territorio comunale scorrono due corsi d'acqua principali, i fiumi Lemene e Reghena, ed alcuni minori, tra cui le rogge Versiola e Lugugnana ed i canali Loncon, Lison, Taù e Taglio.

L'ambito di Fossalta di Portogruaro ricade in tratto di pianura piuttosto esteso, che si sviluppa tra il corso del Fiume Livenza e quello del Fiume Tagliamento. Le quote altimetriche dell'area sono mediamente basse, inferiori ai 10 metri. L'area è completamente pianeggiante, caratterizzata da depositi detritici e alluvionali, con zone depresse.

Componenti del sistema agricolo

La parte di territorio ricadente in Veneto è occupata da superficie agricola. Le colture più diffuse sono quelle a seminativo, in particolare granoturco, discreta anche la coltivazione di piante industriali e barbabietola da zucchero. Per quanto riguarda invece le coltivazioni legnose, è diffusa la coltivazione della vite.

Componenti del sistema insediativo-infrastrutturale

Gli assi infrastrutturali principali di carattere territoriale corrono lungo la direttrice est-ovest, ed in particolare sono la linea ferroviaria Trieste-Venezia, l'autostrada A4 Torino - Trieste e la strada statale S.S.14 Triestina. Il sistema viario si completa attraverso le direttrici di comunicazione con le province limitrofe e la rete di strade regionali e provinciali.

Lungo la tratta ferroviaria sono presenti le stazioni di San Donà di Piave, di Portogruaro,

Gli interventi progettuali nel Comune di San Donà di Piave si inseriscono in un ambito periurbano.

L'intervento progettuale denominato "variante Portogruaro", distante circa 500 metri dalla stazione ferroviaria, interessa la linea ferroviaria esistente che delimita a sud l'abitato e a nord le aree periurbane a destinazione prevalentemente agricola.

L'ambito in cui è prevista la realizzazione del Posto di Movimento a Fossalta di Portogruaro è un'area agricola, distante dal nucleo insediativo.

Impatti

Fase di cantiere

In merito alla componente paesaggio, nella fase di cantiere la principale interferenza è l'alterazione della percezione visiva del paesaggio, dovuta all'occupazione fisica delle aree di cantiere e di lavoro. L'impatto dei cantieri da un punto di vista visuale - percettivo è maggiore per i cantieri a ridosso delle viabilità principali, da

cui è possibile percepire l'area recintata di cantiere, ma tale alterazione sarà temporanea, in quanto limitata alla sola fase di realizzazione delle opere di progetto. La realizzazione delle aree di cantiere determina in modo particolare impatti relativi alla sottrazione di suolo, seppure momentanea, con potenziali interferenze nei confronti della vegetazione. L'aspetto positivo è che questa alterazione sarà momentanea e circoscritta alla fase di cantiere; dopo la fase di costruzione, per le aree impegnate dai cantieri sarà ripristinato lo stato ante operam.

Fase di esercizio

Considerando il progetto nella sua interezza, le interferenze che si verificano in fase di esercizio sono dovute all'alterazione della percezione visiva del paesaggio e alla frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo.

Considerando gli interventi di progetto nella loro totalità, i bacini di visualità entro cui risultano visibili saranno delimitati in primo luogo dagli interventi stessi e dai principali luoghi di fruizione dinamica presenti e dalle strade locali limitrofe. Questo è dovuto principalmente alla compresenza di diversi fattori: alla notevole distanza dei punti di vista statici, alla presenza di elementi che costituiscono barriere visive, quali la vegetazione, sia esistente che prevista come intervento mitigativo. Inoltre è opportuno considerare il carattere sporadico degli elementi del sistema insediativo interferito nella maggior parte degli ambiti territoriali interferiti, fatta eccezione per l'intervento denominato "Variante di Portogruaro".

In merito agli interventi di potenziamento, nonostante la realizzazione degli interventi determini una perdita di suolo agricolo permanente, tale interferenza in termini di quantità risulta estremamente ridotta rispetto agli interventi e al territorio agricolo comunale e quindi poco significativa.

Riguardo al PdM di San Donà di Piave, l'esigua presenza di strade a fruizione pubblica e di aree urbanizzate limita notevolmente il bacino di visualità dell'opera in esame; altro fattore considerato ai fini della visualità è la morfologia del territorio. L'area di intervento ricade in un territorio pianeggiante, occupato da terreni agricoli. L'intervento sarà prettamente visibile dalle viabilità e dalle aree agricole limitrofe all'intervento stesso, con visuali lontane e/o prevalentemente filtrate dai filari di vegetazione presenti, che costituiscono elementi di impedimento visivo contribuendo a limitare ulteriormente il bacino di visualità.

Riguardo al PdM di Fossalta di Portogruaro, l'intervento si inserisce in un territorio a carattere prettamente agricolo in cui gli unici elementi di fruizione dinamica sono le viabilità che intersecano ortogonalmente la linea ferroviaria. In fase di progettazione si è scelto per il posizionamento dell'impianto una zona agricola in cui sono quasi del tutto assenti edifici di tipo residenziale. Il bacino di visualità è circoscritto all'intervento stesso e il potenziale impatto in termini di alterazione delle condizioni percettive risulta, quindi, ridotto alle aree prossime all'intervento stesso (estensione "puntuale").

In merito alla "Variante di Portogruaro", dal punto di vista altimetrico, l'intervento introduce lievi variazioni rispetto a quello esistente quindi l'alterazione della percezione visiva determinata dalla realizzazione dell'intervento risulta limitata. Gli interventi, infatti, si inseriscono in un contesto paesaggistico già caratterizzato dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria. Il primo tratto in variante risulta ben visibile dal sovrappasso ferroviario della SP 463 con una visuale ravvicinata e diretta, mentre dagli edifici residenziali posti in prossimità della linea ferroviaria si determinano visuali ravvicinate e filtrate dagli elementi di vegetazione e di recinzione. Considerando lo sviluppo del tracciato di progetto e che questo interessa un contesto prettamente antropico su aree per lo più incolte presenti nel centro urbano di Portogruaro, il proponente ritiene che tale interferenza sia bassa.

Mitigazioni

Vedasi la descrizione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientali relativi alla Biodiversità.

Vibrazioni

Nell'ambito del presente progetto è stata eseguita una campagna di rilievi vibrometrici sul campo, i cui risultati sperimentali sono stati utilizzati per la determinazione della propagazione delle onde vibrazionali di origine ferroviaria nel terreno.

Le misure sono state eseguite secondo le modalità indicate dalla norma UNI 9614:1990, come indicato dal Manuale di Progettazione RFI delle Opere Civili cod. RFIDTCSIAMMAIFS001D del 31.12.2020.

Le vibrazioni rilevate nelle postazioni poste a 5,5 m dall'asse del binario esterno lungo l'attuale linea di progetto a San Donà di Piave, Portogruaro e Fossalta di Portogruaro sono risultate di entità rilevante vista la vicinanza del punto di misura alla ferrovia.

Fase di cantiere

Relativamente alla variante di Portogruaro è stata effettuata l'analisi dell'impatto vibrazionale riferita alla fase di palificazione delle opere, attività considerata quale la più gravosa in termini di impatti. È stata calcolata la distanza dalla sorgente emissiva entro la quale possono prodursi effetti di disturbo sui ricettori, che è risultata pari a circa 25 metri, per quanto concerne le scuole, ed a circa 19 metri, relativamente alle abitazioni; entro tali distanze non sono presenti ricettori ad uso abitativo (il più vicino risulta ad una distanza di 30 m).

Nota istruttoria: Si evidenzia che per la valutazione dell'impatto vibrazionale la norma di riferimento aggiornata è la UNI 9614:2017. Il proponente per il corso d'opera usa la versione più corretta del 2017, mentre per la fase post operam utilizza la versione del 1990; secondo il SIA, in analogia alla normativa sul rumore, per le varianti, i potenziamenti e le nuove linee in affiancamento alle linee esistenti, è corretto utilizzare la norma UNI 9614:1990 in luogo della più recente UNI 9614:2017.

Mitigazioni

Al fine di contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari, l'Appaltatore definirà misure per contenere i livelli vibrazionali generati dai macchinari, come agire sulle modalità di utilizzo dei medesimi e sulla loro tipologia ed adottare semplici accorgimenti, quali quelli di tenere gli autocarri in stazionamento a motore acceso il più possibile lontano dai ricettori.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda la valutazione delle vibrazioni indotte in fase di esercizio, per tutti i tratti di intervento si ottiene che stante i risultati emissivi ottenuti, il proponente non rileva condizioni di criticità sugli edifici per quello che riguarda i livelli di emissione massima.

Inquinamento elettromagnetico

Al fine di valutare le emissioni magnetiche relative ai nuovi impianti RFI della SSE Cessalto, è stato condotto uno studio delle emissioni dei campi elettromagnetici generati dalla nuova sottostazione elettrica.

Per effettuare le simulazioni è stato utilizzato il software "WinEDT" (<http://www.sedicomtech.it>), un software di calcolo ad elementi finiti dedicato alla risoluzione di problemi di tipo elettromagnetico nel campo delle basse frequenze in dominio tridimensionale.

I risultati dei calcoli effettuati per la valutazione del campo magnetico generato dagli stalli AT della nuova SSE di Cessalto, hanno portato alla determinazione dell'ampiezza della fascia di rispetto, ossia della zona di spazio circostante la SSE che comprende tutti i punti (al di sopra ed al di sotto del livello del suolo) caratterizzati da un valore di induzione magnetica superiore a quello limite di $3\mu\text{T}$.

I risultati delle simulazioni mostrano che le curve isocampo $3\mu\text{T}$ sono sempre confinate all'interno dell'area di impianto.

Il proponente conclude che la realizzazione delle nuove SSE di Cessalto non altera la situazione esistente ante-operam. In particolare, nessun recettore tutelato ad oggi presente sul territorio (aree gioco per l'infanzia, di ambienti abitativi, di ambienti scolastici e di luoghi adibiti a permanenze non inferiori a quattro ore) sarà esposto ad un valore di campo elettromagnetico, generato dai nuovi impianti, superiore all'obiettivo di qualità fissato dalla normativa ($3\mu\text{T}$).

Relativamente alle richieste del Comune di Cessalto di valutare la delocalizzazione dell'infrastruttura impiantistica di circa 1 km in direzione San Donà di Piave, lontano dai centri abitati, il proponente evidenzia che la disposizione delle apparecchiature della SSE all'interno dello stesso piazzale viene definita in maniera tale da confinare all'interno del perimetro della SSE i limiti espositivi di campo elettrico e magnetico più restrittivi così come definiti dalla normativa vigente. Prolungare l'elettrodotto, attraverso una derivazione in configurazione doppia terna (andata e ritorno) fino al raggiungimento della SSE in una diversa collocazione, può solo peggiorare il tema dell'esposizione ai campi elettrici e magnetici.

10 FEB. 2023

Nelle integrazioni presentate il 04/01/2023, viene comunque dichiarato che: “la proposta di ricollocazione può essere presa in considerazione valutando con TERNA un opportuno percorso dell'elettrodotto di collegamento che assicuri le distanze di rispetto ai fini del rispetto dei limiti di esposizione ai campi elettromagnetici. Si ritiene comunque che tale argomento possa essere affrontato nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

In fase di Progettazione Definitiva saranno svolti gli studi sui livelli di campo elettrico e magnetico prodotti dalle nuove SSE e dai relativi elettrodotti di alimentazione: sarà comunque garantito il rispetto dei limiti previsti dal DPCM 8 luglio 2003, ovvero il rispetto dell'obiettivo di qualità, pari a $3\mu\text{T}$ per ogni punto esterno alla recinzione degli impianti. Per quanto riguarda gli elettrodotti, sarà indicata la fascia DPA e, in ogni caso, valutata puntualmente ogni possibile interferenza con destinazioni d'uso che comportino la permanenza prolungata di persone, per garantire il rispetto del medesimo limite di cui sopra”.

Popolazione e salute umana

Tra i fenomeni che determinano possibili effetti sulla salute umana, quelli più chiaramente correlabili ad essa riguardano le emissioni acustiche e in atmosfera (prodotte sia in fase di cantiere che in fase di esercizio).

Impatti

Fase di cantiere

Per quanto riguarda gli impatti sulla salute umana derivanti da emissioni in atmosfera, sono state condotte delle analisi dalle quali è emerso che si prevedono emissioni derivanti dalle attività di cantiere notevolmente inferiori rispetto al limite previsto dalle Linee Guida di ARPAT.

Inoltre, è stata effettuata una simulazione modellistica, da cui si può affermare come gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultino tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico.

Per quanto concerne gli impatti sulla salute pubblica derivanti da emissioni acustiche, sono stati previsti dei superamenti dei limiti acustici stabiliti dalla normativa su alcuni ricettori residenziali. Al fine di mitigare gli impatti in fase di cantiere, sono state dimensionate le barriere antirumore da installare su determinate aree di cantiere.

Fase di esercizio

Per quanto riguarda la componente rumore invece, l'analisi svolta ha registrato dei superamenti dei limiti acustici stabiliti dalla normativa sui ricettori residenziali. Per questo motivo sono state dimensionate delle barriere antirumore con lo scopo di mitigare gli impatti registrati. In particolare, si è prevista l'installazione di 2 barriere antirumore per il PM San Donà di Piave, 6 per la Variante di Portogruaro e 12 per la Variante Isonzo.

Cambiamenti climatici

Secondo la Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici ed il settore Trasporti ed infrastrutture (SNAC), il settore Trasporti ed infrastrutture può essere influenzato da quattro tipi di fenomeni che sono originati dai cambiamenti climatici:

Pericoli legati alla temperatura:

La variabilità della temperatura può influire in termini di pericolosità su binari e scambi con conseguente rischio di deragliamenti, punti di blocco per ghiaccio o neve e guasti su dispositivi, mentre le alte temperature possono influire sui sistemi elettrici e sulle attrezzature di bordo aumentando la probabilità di guasti dei controlli di temperatura e di surriscaldamento delle apparecchiature elettroniche.

Al fine di prevenire gli effetti delle escursioni termiche sulla piattaforma ed in particolare sul binario, sono previsti appositi accorgimenti strutturali e gestionali, in linea con le istruzioni tecniche in uso.

Pericoli legati al Fattore Vento

Il fattore vento può certamente essere definito un elemento di pericolosità in quanto può essere la causa di danneggiamento delle infrastrutture in maniera diretta o attraverso la caduta di vegetazione e detriti sui binari. Il progetto rispetta le specifiche riportate nell'art. 52 del D.P.R. 753/80 sulla distanza della vegetazione dai binari, che rappresentano una misura di cautela per la pericolosità di incendio, ma anche nei confronti del pericolo legato alla caduta di vegetazione sui binari.

Pericoli legati al Fattore Acque

Le precipitazioni intense possono essere la causa di allagamento dei binari, guasto all'attrezzatura di linea, problemi di accesso in edifici di pertinenza (depositi, stazioni e uffici).

Inoltre, aumenta la pericolosità legata all'aumento delle portate dei corsi d'acqua che potrebbero implicare un allagamento dei binari con conseguente trasporto di materiale solido.

In riferimento agli studi Idrologici e Idraulici si può affermare che le possibili interazioni nei confronti del sistema idrico superficiale si rilevano esclusivamente nell'ambito della "Variante Isonzo". Per tutte le altre varianti e opere connesse al progetto non si rilevano interferenze con elementi idrografici.

Pericoli legati al Fattore Massa Solida

Il trend delle precipitazioni può comportare una variazione delle modalità di sollecitazione dei versanti da parte degli eventi meteorologici, mentre l'aumento dei fenomeni estremi di tipo meteorico può causare un incremento degli eventi di frana del tipo colate rapide di fango/detrito, unitamente a fenomeni di erosione del suolo quale conseguenza dell'aumento delle temperature e dell'indice di aridità.

In fase di cantiere le aree saranno predisposte con sistemi di smaltimento delle acque meteoriche.

Impatti cumulativi

Ai fini dell'analisi degli effetti cumulativi è stato preso in considerazione il progetto in corso di Valutazione di Impatto Ambientale statale "Variante alla S.S. n. 14 "della Venezia Giulia" - Scavalco della rotatoria di Calvecchia", distante 950 m dall'intervento, in Comune di San Donà di Piave.

Non sono stati rilevati effetti cumulativi negativi con l'opera in esame.

Monitoraggio (in Regione Veneto)

Atmosfera

Fase ante operam (AO)

- Durata: 6 mesi;
- Frequenza: trimestrale, 2 volte nei sei mesi precedenti l'inizio lavori per postazione.

Fase corso d'opera (CO)

- Durata: per tutta la durata dei lavori
- Frequenza: trimestrale per tutta la durata dei lavori

Fase post operam (PO)

- Durata: 6 mesi;
- Frequenza: trimestrale, 2 volte nei sei mesi successivi all'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

È previsto il monitoraggio di PM10, e PM2.5 e particolato sedimentabile; le campagne di misura in ciascun punto di monitoraggio avranno durata di 15 giorni, in 4 punti di monitoraggio.

Geologia

Le indagini saranno effettuate nella fase ante operam, in quella in corso d'opera e in quella post operam. È prevista la determinazione chimica sul suolo (campionato mediante trivella pedologica) per i seguenti parametri: idrocarburi (con scorporo in C<12 e C>12), metalli pesanti (Cd, Co, Cr tot., Mn, Ni, Pb, Cu, Zn), solventi aromatici, in 14 punti di monitoraggio.

Per ciascuna delle postazioni individuate, per la caratterizzazione della fase ante operam si prevede una campagna di misura da effettuare una tantum nell'anno precedente l'inizio delle lavorazioni.

Per la fase di corso d'opera, si prevedono delle misure trimestrali; ciascun punto sarà indagato per tutta la durata dei cantieri presenti nelle vicinanze.

Per la fase di esercizio si prevede una misura una tantum da effettuare all'interno dell'anno di entrata in esercizio dell'Opera.

Il monitoraggio post operam, che ha lo scopo di analizzare le variazioni delle caratteristiche dei terreni a seguito dell'impianto dei cantieri e dell'esecuzione delle lavorazioni, si realizzerà ad ultimazione dell'opera dopo il ripristino delle aree di cantiere, mediante un'unica campagna di misure.

Qualora, nell'ambito del monitoraggio ambientale, si riscontrassero dei valori dei parametri monitorati al di sopra delle soglie di norma, l'operatore interessato dovrà mettere in atto, tempestivamente, le procedure ripotate al Titolo II – Parte VI del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Ambiente idrico

Acque superficiali

Il monitoraggio dell'ambiente idrico superficiale si baserà su misure di portata e analisi di parametri chimico-fisici in situ, prelievo di campioni per le analisi chimiche di laboratorio, determinazione dell'indice STAR-IMCi, determinazione dell'indice LIMeco, in 8 punti di monitoraggio.

La fase di monitoraggio ante operam è caratterizzata per ciascun punto da due campagne di misure fisico-chimiche con cadenza semestrale, da un'unica campagna di analisi chimico-batteriologiche e da una campagna di determinazione dell'indice STAR-ICMi e LIMeco, da realizzare prima dell'inizio dei lavori.

Le attività di monitoraggio in corso d'opera avranno una durata pari a quella delle attività di cantiere, ed una cadenza bimestrale per le misure fisico-chimiche e batteriologiche, e semestrale per la determinazione dell'indice STAR-ICMi e LIMeco.

Per le attività di monitoraggio post operam è stata prevista una sola campagna di monitoraggio per le misure

Acque sotterranee

È prevista l'analisi di parametri idrogeologici (Livello statico e portata), parametri chimico-fisici in situ e parametri chimico-fisici di laboratorio, tramite la realizzazione di nuovi piezometri a tubo aperto in 18 punti di monitoraggio.

La fase di monitoraggio ante opera, da realizzare prima dell'inizio dei lavori, è caratterizzata da:

- una campagna di misura delle caratteristiche chimiche di laboratorio;
- una campagna di misura del livello statico e di analisi delle caratteristiche chimico-fisiche con sonda multiparametrica.

In questa fase di monitoraggio verranno, inoltre, allestiti i nuovi piezometri necessari alle misurazioni. Le attività di monitoraggio in corso d'opera avranno una durata pari a quella delle attività di cantiere e cadenza trimestrale sia per le analisi delle caratteristiche chimiche di laboratorio che per la misura del livello statico e di analisi delle caratteristiche chimico-fisiche con sonda multiparametrica.

Si ipotizzano infine, per le attività di post opera, campagne di misura con le stesse modalità realizzate nella fase ante opera.

Rumore

Nel complesso si prevedono 6 postazioni di misura.

Per ciascuna delle postazioni individuate, per la caratterizzazione della fase ante operam si prevede una campagna di misura da effettuare una tantum nell'anno precedente l'inizio delle lavorazioni.

Per la fase di corso d'opera, si prevedono delle misure trimestrali; ciascun punto sarà indagato per tutta la durata dei cantieri presenti nelle vicinanze.

Per la fase di esercizio si prevede una misura una tantum da effettuare all'interno dell'anno di entrata in esercizio dell'Opera.

Biodiversità

Sono state identificate 3 postazioni per la componente vegetazione e flora e 7 postazioni relative alla componente fauna.

Per quel che concerne la flora, sono previsti due campionamenti nella fase AO, due CO e due PO.

Per quel che concerne la fauna, considerando le fasi fenologiche del ciclo vitale della componente oggetto di indagine e i tempi medio lunghi con cui, in generale, si manifestano negli organismi le variazioni delle tendenze evolutive, si è ritenuto opportuno programmare il monitoraggio con le seguenti tempistiche:

- ante operam, per almeno 1 anno,
- corso d'opera, per tutta la durata dei lavori,
- post opera, per almeno 2 anni.

Vibrazioni

Ai fini del monitoraggio delle vibrazioni si prevedono postazioni di misura dedicate alla verifica del disturbo prodotto dal fronte avanzamento lavori e dall'esercizio dell'Opera.
 Nel complesso si prevedono 2 postazioni distinte di monitoraggio relative alla variante di Portogruaro.
 Nella fase Ante Operam sarà svolta una campagna di misura per la caratterizzazione del fondo vibrazionale del sito.
 Nella fase Corso d'Opera sono previste quattro campagne di misura all'anno, da effettuarsi nei periodi di massimo disturbo prodotto dalle attività di cantiere sul territorio circostante.
 Nella fase Post Operam, infine, si prevede una misura per la verifica dei livelli vibrazionali in fase di esercizio dell'Opera.

Campi elettromagnetici

È previsto il monitoraggio presso la nuova SSE di Cessalto, articolato in due fasi temporali distinte:

- fase ante operam (AO), durante la quale saranno valutati i valori di campo elettromagnetico di fondo;
- fase post operam (PO), in cui saranno valutati i campi elettromagnetici presenti nei ricettori indagati al termine delle lavorazioni in oggetto di studio. Il monitoraggio in fase PO dovrà fornire le informazioni necessarie a verificare il rispetto dei limiti di legge.

Paesaggio

È previsto il monitoraggio in quattro punti, uno per ogni intervento e uno presso la nuova SSE di Cessalto, limitato alla fase post operam, verificando i principali punti di visuale oggetto di fotoinserimenti prodotti nell'ambito del SIA e della Relazione Paesaggistica.
 In corrispondenza di ciascuno dei punti di monitoraggio individuati e dei rispettivi intorni areali verranno eseguiti sopralluoghi per la verifica dell'impatto sulla percezione visiva che verrà documentata anche attraverso riprese fotografiche.
 Il monitoraggio sarà realizzato mediante le indagini in campo ed avrà la durata di due anni dopo il termine delle attività di ripristino, periodo necessario per valutare anche l'accettazione nel contesto locale del progetto. I rilievi in campo saranno eseguiti una volta l'anno, in corrispondenza di tutti i punti di monitoraggio previsti e monitorati in ante operam.

3.4 Siti natura 2000

Allegato all'istanza è stato presentato lo Studio di Incidenza Ambientale relativo ai Siti Natura 2000 interferiti dagli interventi in progetto.

Il tracciato del progetto in argomento interferisce direttamente con i seguenti siti di Rete Natura 2000:

Intervento	Codice	Tipo sito	Denominazione Sito Natura 2000
Variante di Portogruaro	IT3250012	ZPS	Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene- Cave di Cinto Caomaggiore
	IT3250044	ZSC	Fiumi del Reghena e Lemene: canale Taglio e Rogge limitrofe. Cave di Cinto Caomaggiore
Fossalta di Portogruaro	IT3250044	ZSC	Fiumi del Reghena e Lemene: canale Taglio e Rogge limitrofe. Cave di Cinto Caomaggiore

La ZSC IT3250044 "Fiumi del Reghena e Lemene: canale Taglio e Rogge limitrofe. Cave di Cinto Caomaggiore" e la ZPS IT3250012 "Ambiti fluviali del Reghena e Lemene – Cave di Cinto Caomaggiore" sono in parziale sovrapposizione fra loro.

Per quanto riguarda gli interventi previsti di PM San Donà, i Siti Rete Natura si localizzano a distanze > di 8 km.

Si segnala che la nuova SSE nel Comune di Cessalto dista 345 metri dalla ZSC IT3240029 Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano.

In seguito all'analisi della Cartografia degli Habitat dei Siti Natura fornita dal Portale della Regione Veneto risulta che l'habitat più prossimo all'area interessata dalla SSE non sia di interesse comunitario, pertanto il proponente conclude che non vi sono significativi impatti sulle aree naturali sensibili limitrofe alla SSE di Cessalto.

Rispetto al PM di Fossalta di Portogruaro, la vigente cartografia degli habitat di interesse comunitario (D.G.R. n. 4240/08) evidenzia la presenza dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*" in corrispondenza del canale Taglio Nuovo che si situa circa 40 m oltre la progressiva chilometrica km 67+420 (presso l'ex casello ferroviario oggetto di dismissione), al cui livello si esaurisce l'ampliamento della sede ferroviaria.

Rispetto alla variante di Portogruaro, la vigente cartografia degli habitat di interesse comunitario (D.G.R. n. 4240/08) evidenzia la presenza dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*" in corrispondenza del fiume Lemene. La variante in argomento prevede interventi legati agli scostamenti centimetrici con gli attuali binari a partire dalla progressiva chilometrica km 59 +818 (posta in destra idrografica) e lungo il ponte ferroviario sul Lemene, senza che siano previste nuove opere civili o infrastrutturali in corrispondenza dell'attraversamento fluviale, mentre il cantiere per la variante si struttura in sinistra idrografica a partire dal cavalca ferrovia della SP 463.

4. OSSERVAZIONI E PARERI

Nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti, riguardanti il territorio della Regione Veneto:

- Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, con nota prot. n. 1036 /O.2 del 26/01/2022, acquisita con prot. MiTE n. 10191 del 28/01/2022: vengono impartite alcune prescrizioni per la redazione della successiva fase progettuale; le opere dovranno poi essere oggetto di specifica concessione da parte del Consorzio a seguito di presentazione di apposita domanda, munita di elaborati e progetto esecutivo. Relativamente alla variante di Portogruaro, viene anche richiesto di realizzare contestualmente l'area di laminazione prevista dal Piano delle Acque Comunale, approvato con DCC n. 98 del 17/11/2014, ed il nuovo rilevato ferroviario, riutilizzando nell'ambito di cantiere i terreni derivanti dallo scavo necessario a rendere l'area suddetta fruibile per l'invaso.
- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, con nota prot. n. 876 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017768 del 14/02/2022: viene chiesto di aggiornare la progettazione definitiva secondo quanto previsto dal primo aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, in particolare riguardo alle verifiche idrologiche e idrauliche delle opere previste, e vengono date prescrizioni riguardo alla tutela quali-quantitativa delle acque superficiali e sotterranee.
- Comune di Cessalto, con nota prot. n. 0001371 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017735 del 14/02/2022: si chiede di valutare la delocalizzazione della prevista sottostazione elettrica di Cessalto a circa 1 km di distanza, lontano dai centri abitati.
- Comune di Fossalta di Portogruaro, con nota prot. n. 761 del 24/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 46077 del 25/01/2023: si ritengono necessarie specifiche prescrizioni ambientali che riducano l'impatto dell'intervento, come prevedere ulteriori mascherature verdi sia in corrispondenza del nuovo edificio che a ridosso del SIC e non solo in corrispondenza del tombino idraulico previsto nella Relazione tecnica descrittiva opere a verde - Relazione generale.

Nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenute inoltre le seguenti osservazioni da parte del pubblico interessato, riguardanti il territorio della Regione Veneto:

- nota del sig. Crosato Emanuele, acquisita con prot. MiTE n. 0015127 del 08/02/2022: chiede la

delocalizzazione della prevista sottostazione elettrica di Cessalto o in subordine di prevedere misure di compensazione e mitigazione adeguati.

- nota del sig. Gabbana Fabio, acquisita con prot. MiTE n. 0015367 del 09/02/2022: chiede chiarimenti riguardo all'inquinamento elettromagnetico della sottostazione elettrica di Cessalto e l'inserimento di una fascia arborea di mitigazione dell'opera.
- nota della Sig.ra De Faveri Marzia, assessore del Comune di Cessalto, acquisita con prot. MiTE n. 0018893 del 16/02/2022: chiede chiarimenti riguardo l'inquinamento elettromagnetico e la compatibilità idraulica della sottostazione elettrica di Cessalto, osservando che la sua realizzazione è in contrasto con gli strumenti urbanistici in vigore.

5. RICHIESTA DI INTEGRAZIONI

Con nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 gli uffici della U.O. Valutazione Impatto Ambientale hanno inviato al MiTE una richiesta di integrazioni e approfondimenti, utili al fine della prosecuzione dell'istruttoria, da inviare al proponente, riguardanti il Quadro di Riferimento Programmatico, il Quadro di Riferimento Progettuale, l'illuminazione, le terre e rocce, le acque superficiali, l'impatto acustico, l'impatto elettromagnetico, le vibrazioni, i Siti Natura 2000, altri aspetti naturalistici, il paesaggio, il Progetto di Monitoraggio Ambientale e alcune indicazioni per la successiva fase progettuale.

Il Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, con nota prot. n. 5033-P del 10/02/2022, acquisita con prot. CTVA n. 0000670 del 10/02/2022, ha richiesto al proponente di effettuare degli approfondimenti progettuale che dimostrino l'impatto delle opere sul paesaggio.

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. n. 0009345 del 29/11/2022, ha inviato al proponente una richiesta di documentazione integrativa, riguardante alcuni aspetti progettuali, l'aria e clima, il suolo, le acque superficiali, il rumore, le vibrazioni, i campi elettromagnetici, la biodiversità, il paesaggio, il Progetto di Monitoraggio Ambientale e la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Nella stessa nota veniva chiesto anche di fornire riscontro alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito del Ministero e alle richieste di integrazioni formulate dalla Regione Veneto, con prot. n. 53806 del 07/02/2022, dalla Regione Friuli Venezia Giulia, con prot. n. 5579 del 02/02/2022 e dal Ministero della Cultura, con prot. n.5033-P del 10/02/2022.

Il proponente ha inviato al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica le controdeduzioni a quanto richiesto con nota prot. n. 11\P\2023\0000001 del 04/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 7369 del 05/01/2023.

6. VALUTAZIONI SUL PROGETTO e SUL SIA

Si prende atto che nelle integrazioni presentate con nota prot. n. 11\P\2023\0000001 del 04/01/2023, il proponente dichiara che verranno approfonditi in una successiva fase di progettazione gli aspetti relativi agli effetti del traffico dei mezzi di cantiere, l'illuminazione, le terre e rocce, le acque superficiali, l'impatto acustico e quelli relativi alle indicazioni che lo stesso Comitato VIA aveva riferito ad una successiva fase progettuale.

Quadro di Riferimento Programmatico

Le integrazioni riguardanti il Quadro di Riferimento Programmatico sono ritenute esaustive.

In attinenza alla *conformità con gli strumenti di pianificazione e programmazione*, nella documentazione presentata dal Proponente, vengono sviluppati in maniera adeguata i rapporti tra il progetto e gli strumenti di pianificazione vigenti. Sulla base di quanto esposto è possibile ritenere che il progetto presenti coerenza con

le principali linee di indirizzo degli strumenti di programmazione esaminati, fatto salvo quanto di seguito evidenziato.

Relativamente alla SSE in Comune di Cessalto, in caso di ubicazione nella posizione prevista dal progetto presentato da RFI, si evidenzia che l'area ha destinazione urbanistica E – Agricola, in cui sono ammessi esclusivamente interventi edilizi in funzione dell'attività agricola, ai sensi dell'art. 44 della L.R. n. 11/2004, pertanto il Comune dovrà provvedere alla necessaria variante urbanistica.

L'area è interessata anche dalla fascia di rispetto cimiteriale, pertanto l'intervento potrà essere acconsentito dal Consiglio Comunale previo parere favorevole della competente azienda sanitaria locale, ai sensi dell'art. 338 del RD n. 1265 del 27/07/1934 "Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie" e dell'art. 41 co. 4-bis della LR 11/2004 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".

Alternativamente la SSE dovrà essere delocalizzata in area limitrofa, secondo le indicazioni del Comune di Cessalto, contenute nella nota prot. n. 0001371 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017735 del 14/02/2022.

Relativamente alla variante di Portogruaro, considerato che ricade parzialmente nel "Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto", dovrà inoltre essere richiesto il parere dell'Ente Parco, presso il Municipio di Cinto Caomaggiore.

Quadro di Riferimento Ambientale

Per quanto attiene le valutazioni degli effetti sulle *componenti ambientali* prodotti dalla realizzazione dell'opera, si rileva che il Proponente ha considerato e conseguentemente analizzato, tutte le dovute componenti ambientali ed il progetto è stato sviluppato secondo quanto previsto dalle norme specifiche in materia.

Nella redazione della successiva fase progettuale dovranno comunque essere approfonditi i seguenti aspetti.

Aspetti idraulici

Dovranno essere rispettate le indicazioni dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali contenute nella nota prot. n. 876 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017768 del 14/02/2022 e dovrà essere data evidenza della coerenza della progettazione con le Norme Tecniche del primo aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA), approvato con DPCM del 02/12/2022 (GU serie generale n. 31 del 07/02/2023).

Riguardo le opere idrauliche e le loro pertinenze in gestione al Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, interessate dal progetto, dovranno essere rispettate le indicazioni del Consorzio stesso, contenute nella nota prot. n. 1036 /O.2 del 26/01/2022, acquisita con prot. MiTE n. 10191 del 28/01/2022; dovrà anche essere specificato il dimensionamento dei fossi di laminazione per garantire l'invarianza idraulica.

Le opere dovranno poi essere oggetto di specifica concessione da parte del Consorzio a seguito di presentazione di apposita domanda, munita di elaborati e progetto esecutivo.

Dovrà essere anche valutata la possibilità della realizzazione dell'area di laminazione prevista dal Piano delle Acque del Comune di Portogruaro, come descritto nella suddetta nota.

Riguardo l'interferenza con le opere idrauliche di competenza del Genio Civile di Venezia, in prossimità del fiume Lemene ("LOTTO 3 – Variante tracciato di Portogruaro"), si riporta quanto indicato nella nota prot. n. 51893 del 27/01/2023 della U.O. Genio Civile di Venezia:

"Si sottolinea che qualora l'intervento sopra specificato interessi aree censite quali Demanio Idrico:

- ai sensi del R.D. n. 523/1904 (testo Unico sulle opere idrauliche) "nessuno può fare opere nell'alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatoi pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell'autorità amministrativa" preposta;

- il rispetto dei limiti di intervento fissati dal citato R.D. n. 523/1904 ed in particolare l'art 96 a cui si rinvia per ogni dettaglio.

Conseguentemente si chiede di integrare la documentazione con appositi elaborati progettuali nei quali evidenziare le interferenze degli interventi da realizzare con le Opere del demanio Idrico di competenza della Scrivente, nonché dettagli costruttivi.

Si sottolinea infine che per le opere, anche quelli esistenti, che occupano aree di Demanio idrico (ponti, strutture varie ecc...) va presentata all'Ufficio Concessioni demanio Idrico, della Scrivente Struttura, apposita istanza di concessione."

Siti Natura 2000 e Biodiversità

Riguardo alle integrazioni relative alla Rete Natura 2000, nella nota prot. n. 33613 del 19/01/2023 della Direzione Regionale Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi:

- a) "si prende atto che gli ambiti di progetto – fase di cantiere e fase di esercizio sono stati valutati in base alla vigente cartografia regionale per Rete Natura 2000, con conferma dell'interferenza del progetto con l'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*" e compromissione dello stesso per una superficie di circa 90 mq;
- b) si prende atto che sono state individuate come presenti e potenzialmente presenti negli ambiti in analisi specie faunistiche di interesse comunitario;
- c) si prende atto che per il predetto habitat e le citate specie di interesse comunitario è stata svolta la verifica di coerenza delle azioni del progetto in argomento con le Misure di Conservazione, per le quali non sono state rilevate incoerenze".

Riguardo la variante di Portogruaro, la variante in argomento prevede interventi lungo il ponte ferroviario sul Lemene senza che siano previste nuove opere civili o infrastrutturali in corrispondenza dell'attraversamento fluviale, pertanto l'interferenza con l'habitat di interesse comunitario 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*" è indiretta e conseguente alla sistemazione degli scostamenti sui binari oltreché all'attraversamento con i mezzi del ponte ferroviario.

Relativamente al PdM di Fossalta di Portogruaro, si riporta quanto indicato nella nota prot. n. 33613 del 19/01/2023 della Direzione Regionale Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi:
«OMISSIS ...

Tuttavia, si osserva quanto segue:

- a) in corrispondenza del tracciato di progetto di PM Fossalta di Portogruaro alla pk 67+420 rimane confermata la compromissione dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*" per una superficie di circa 90 mq, per il quale è stato indicato che "... si stima che il livello di significatività d'incidenza sia da ritenersi trascurabile per l'habitat di interesse comunitario ...";
- b) inoltre, è stato descritto che "Sono stati, tuttavia, previsti interventi di ripristino della continuità vegetazionale lungo le sponde del canale interessato dall'habitat 3260, mediante l'inserimento di siepi campestri composte da specie autoctone arbustive e di invito faunistico per facilitare il passaggio della fauna frequentante l'area di interesse."

Tutto ciò premesso, per quanto di competenza, si esprime parere favorevole al progetto in argomento, a condizione che prima della fase esecutiva dello stesso siano svolte le seguenti verifiche e restituite le seguenti relazioni:

- 1) in merito alla sottrazione dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculus fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*", esplicitazione di considerazioni sul grado di conservazione complessivo dell'habitat con estensione spazio-temporale degli effetti;
- 2) i previsti e predetti interventi di ripristino sono relativi alle aree ripariali del corso d'acqua che costituisce l'habitat in argomento e non rappresentano compensazione per la compromissione dello stesso;
- 3) tenuta in considerazione il ripristino della vegetazione riparia, in fase di progetto esecutivo saranno previste le buone prassi individuate all'art. 202 dell'All. B della DGR n. 786/2016 e ss.mm.ii., ed in

- particolare il ripristino della fitocenosi acquatica, descritte in specifica relazione nella quale sarà esplicitato che non si tratta di misure di compensazione;
- 4) negli ambiti di intervento – fase di cantiere e fase di esercizio – sono individuate specie ittiche di interesse comunitario, per le quali sarà svolta la verifica di coerenza tra le azioni di progetto e le Misure di Conservazione».

La U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV della Regione Veneto, con nota prot. n. 33557 del 25/01/2022, evidenzia inoltre che il suddetto ampliamento della sede ferroviaria comporta la riduzione di superfici boscate a latifoglie, classificate come Aree Nucleo dal PTRC vigente, che, proprio perché relittuali, corrispondono ad elementi di paesaggio che rivestono primaria importanza per la fauna e la flora selvatiche, anche ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee per la vicinanza con il predetto sito della rete Natura 2000.

Per quanto sopra, relativamente ai siti Natura 2000 interessati dal progetto, ai fini dell'applicazione della disciplina di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/97, e s.m.i., è necessario garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, e ciò può realizzarsi laddove sia escluso il coinvolgimento degli habitat di interesse comunitario che comporti, anche temporaneamente, l'alterazione dei relativi caratteri strutturali (biotici e abiotici) e funzionali. In tal senso, in aggiunta a sopra ai fini della tutela della locale rete idrografica, anche minore, andranno garantite soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio.

Al contempo è necessario garantire l'idoneità degli ambienti nell'ambito territoriale interessato per le precitate specie di interesse comunitario, anche mediante interventi di miglioramento ambientale degli elementi di paesaggio (di cui riferimento all'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee) localmente presenti ovvero, con riferimento ai nuclei boscati presenti lungo il PM di Fossalta di Portogruaro, la relativa ricostituzione (in adiacenza a tali nuclei e non in forma di siepe lineare) di una superficie pari almeno al doppio di quella ridotta (pari a circa 0,6 ettari), avendo cura di effettuare un preventivo recupero degli elementi nemorali di pregio.

Gli interventi sulle superfici boscate dovranno essere comunque svolti ai sensi della Legge Forestale Regionale del 13 settembre 1978, n. 52.

Infine, andranno rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 (misure di conservazione) e, ai sensi dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

Riguardo il PdM di Fossalta di Portogruaro, come evidenziato nella nota del Comune prot n. 761 del 24/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 46077 del 25/01/2023, considerata l'importanza naturalistica degli ecosistemi dell'area, dovranno inoltre essere previste ulteriori mascherature verdi sia in corrispondenza del nuovo edificio che a ridosso del SIC e non solo in corrispondenza del tombino idraulico previsto nella Relazione tecnica descrittiva opere a verde - Relazione generale.

Illuminazione

In riferimento alla richiesta di integrazione n. 4, di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto, il proponente dichiara che recepirà l'osservazione nella successiva fase progettuale. Tuttavia, si evidenzia la necessità di valutare la conformità del progetto illuminotecnico ai requisiti della Legge Regionale 17/09 e alle linee guida ARPAV. Pertanto, il proponente dovrà elaborare e presentare ad ARPAV un progetto illuminotecnico con riferimento alla Legge Regionale Veneto 17/09, alla normativa tecnica vigente al momento della redazione del progetto illuminotecnico (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248:2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464-2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-i-progettisti>.

Terre e rocce

Relativamente alle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto:

1. In riferimento alle richieste di integrazione n. 5 e 6, relative alle terre e rocce da scavo, il proponente dichiara che sono in corso degli approfondimenti volti a valutare l'eventuale riutilizzo di parte delle terre

10 FEB. 2023

Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso

e rocce da scavo provenienti dalle lavorazioni, in via prioritaria all'interno del cantiere; tali approfondimenti saranno finalizzati anche alla redazione del Piano di Utilizzo delle Terre (PUT). Si sottolinea a tal proposito che, in un'ottica di economia circolare, il proponente dovrebbe provvedere prioritariamente al riutilizzo come sottoprodotto di tutto il materiale che risulti idoneo a seguito della caratterizzazione svolta ai sensi del DPR 120/2017. Si ricorda inoltre che, nell'eventualità della redazione del PUT, secondo l'art. 9 comma 1 del DPR 120/2017, la trasmissione del PUT avviene prima della conclusione del procedimento di VIA.

2. Per quanto riguarda la richiesta n. 7, il proponente ha risposto esaurientemente nelle integrazioni fornite.
3. Il proponente nelle integrazioni fornite dichiara che: "in linea con il noto contesto territoriale in cui si inseriscono le opere in progetto, le analisi eseguite in sede di progetto di fattibilità tecnico-economica (PFTE) hanno mostrato dei superamenti diffusi del Mercurio rispetto ai limiti normativi di riferimento. Per tale motivo all'interno degli elaborati consegnati è stato preso a riferimento lo studio sui valori di fondo eseguito dall'ARPAV". Si segnala tuttavia che non si rilevano diffusi superamenti di mercurio in Veneto in generale, e nell'area della tratta in particolare. Si rimanda, a tal proposito, al volume "Metalli e metalloidi nei suoli del Veneto - Definizione dei valori di fondo. Edizione 2019".

Acque superficiali

Relativamente alle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto:

1. In riferimento alla richiesta di integrazione n. 8, si ritiene che le informazioni integrative fornite dal proponente siano adeguate.
2. In riferimento alle richieste di integrazione n. 9 e 10, il proponente non ha fornito integrazioni alla documentazione e rimanda gli approfondimenti di tali aspetti alle successive fasi di progettazione. Si ritiene pertanto che tali aspetti dovranno essere inclusi e illustrati nel Piano di Monitoraggio Ambientale. Si rimanda al paragrafo relativo al PMA.
3. In riferimento alle richieste di integrazione n. 11 e 12, relative all'adozione di misure di mitigazione e buone pratiche da adottare nella fase di cantiere, si prende atto che il proponente demanda l'approfondimento di tali aspetti all'appaltatore. Si ritiene tuttavia che le misure di mitigazione/buone pratiche da prevedere per la fase di cantiere andranno esplicitate nel sistema di gestione ambientale del cantiere. Si rimanda al relativo paragrafo.

Impatto elettromagnetico

Relativamente alle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto:

In riferimento alle richieste di integrazione n. 15 e 16, le valutazioni relative all'impatto elettromagnetico delle sottostazioni elettriche in progetto si possono ritenere adeguate.

Vibrazioni

Relativamente alle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto:

Si evidenzia innanzitutto che per la valutazione dell'impatto vibrazionale la norma di riferimento aggiornata è la UNI 9614:2017. Il proponente per la fase post operam utilizza la versione del 1990, mentre per il corso d'opera usa quella più corretta del 2017. In particolare:

1. In riferimento alle richieste n. 17 e n. 18, la valutazione dell'impatto vibrazionale dell'esercizio della nuova linea ferroviaria (post operam) è stata aggiornata, ma adottando come riferimento la norma UNI 9614:1990, anziché l'edizione più recente UNI 9614:2017. Si sottolinea tuttavia che i limiti di riferimento notturni indicati dalla norma UNI 9614:1990 sono meno cautelativi rispetto a quelli della più recente UNI 9614:2017. Pertanto, come già indicato nella richiesta di integrazioni e in forza del potenziale impatto vibrazionale dell'opera nelle aree residenziali, in particolare a Portogruaro, il proponente dovrà predisporre misure

mitigative sulla base dei limiti di riferimento e dei parametri descrittivi della vibrazione della sorgente indicati dalla norma UNI 9614:2017.

Inoltre si segnala che nelle integrazioni fornite non risulta chiaro come venga quantificata l'attenuazione introdotta dalle fondazioni profonde su micropali delle barriere acustiche.

2. Quanto alla richiesta integrazioni n. 19, l'impatto vibrazionale del cantiere (corso d'opera) è stato valutato mediante un modello previsionale; come riferimento, correttamente, è stata adottata la più recente norma UNI 9614:2017.

Dalle analisi emerge che non vi sono ricettori ad uso abitativo potenzialmente interferiti dalle attività di realizzazione delle opere. Le valutazioni si ritengono accettabili, considerato anche che i potenziali impatti vibrazionali saranno monitorati in corso d'opera. Si evidenzia che le azioni di mitigazione sono demandate all'appaltatore e andranno esplicitate nel sistema di gestione ambientale di cantiere. Si rimanda al relativo paragrafo nel capitolo "Valutazioni conclusive".

Sistema di gestione ambientale di cantiere

In riferimento alla fase di cantiere, i possibili impatti generati sulle componenti ambientali dovranno essere correttamente gestiti con la puntuale e necessaria applicazione di misure di mitigazione/buone pratiche, che andranno esplicitate nel sistema di gestione ambientale del cantiere.

Il proponente, nella stesura del capitolato d'appalto, dovrà tenere conto dell'adozione di misure mitigative e buone pratiche volte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere, che dovranno essere esplicitate nel sistema di gestione ambientale di cantiere. Siano quindi recepite almeno le misure mitigative e buone pratiche per le specifiche matrici ambientali qui di seguito riportate:

Misure mitigative/buone pratiche vibrazioni e rumore

- Scegliere le modalità esecutive che generano i livelli di vibrazione e i livelli acustici più bassi;
- posizionare gli impianti fissi lontano da ricettori sensibili;
- limitare la velocità dei mezzi di cantiere;
- rispettare il riposo per minimizzare il disturbo e, qualora non sia possibile, comunicare con sufficiente anticipo alla popolazione le lavorazioni disturbanti e la loro durata;

Misure mitigative/buone pratiche acque superficiali

In un'ottica di prevenzione, limitazione e mitigazione degli impatti sull'ambiente idrico superficiale, dovranno essere previste, nella fase di cantiere in alveo, precauzioni atte a:

- limitare la torbidità dell'acqua e portare a termine le lavorazioni nel più breve tempo possibile, prevedendo l'immediato recupero degli ambienti interessati;
- evitare fenomeni di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene evinta dell'esame dalle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni, che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali;
- evitare fenomeni di diluizione delle acque di dilavamento delle aree di cantiere, attraverso acque di lavorazione potenzialmente contaminate, eventualmente generate da uno sversamento accidentale.

In relazione a tutta la fase di corso d'opera, nel sistema di gestione ambientale si dovrà fare riferimento:

- a tutte quelle misure e procedure preventive tali da evitare fenomeni di contaminazione delle acque superficiali, eventualmente generati da uno sversamento accidentale;
- alle procedure da mettere in atto nell'eventualità di insorgenza di anomalie, legate alle attività di progetto, esplicitando gli opportuni interventi correttivi/mitigativi.

Misure mitigative/buone pratiche atmosfera

Ai fini di limitare la produzione di polveri, nelle aree di cantiere e delle aree di viabilità dei mezzi, dovranno essere previste almeno le indicazioni presenti nel SIA, quali l'esecuzione di una bagnatura periodica della

10 FEB. 2023

superficie di cantiere, la copertura dei mezzi adibiti al trasporto, il lavaggio giornaliero dei mezzi di cantiere nell'apposita platea di lavaggio, la pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere il lavaggio degli autoveicoli in uscita dal cantiere. Si privilegia inoltre l'utilizzo di automezzi di cantiere con standard qualitativo minimo di omologazione Euro 5 e STAGE IV.

Misure mitigative/buone pratiche terre e rocce

Dovranno essere previste le seguenti buone pratiche:

- effettuare lo stoccaggio in cumuli presso aree di deposito appositamente dedicate;
- identificare i cumuli con adeguata segnaletica;
- gestire i cumuli di terre e rocce da scavo in modo da evitare il dilavamento degli stessi, il trascinarsi di materiale solido da parte delle acque meteoriche e la dispersione in aria delle polveri, ad esempio con copertura o inerbimento e regimazione delle aree di deposito;
- stoccare il terreno vegetale di scotico in cumuli non superiori ai 2 m di altezza, per conservarne le caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche in modo da poterlo poi riutilizzare nelle opere di recupero ambientale dell'area dopo lo smantellamento del cantiere; per stoccaggi di durata superiore ai 2 anni si raccomanda l'inerbimento del cumulo.

Misure mitigative/buone pratiche Acque sotterranee

Si precisa che nel caso fosse necessario abbassare la falda, per consentire la realizzazione delle opere previste, le acque emunte potranno essere scaricate previa verifica analitica di compatibilità qualitativa con le acque superficiali del corpo ricettore.

Dovranno essere descritte le procedure atte ad evitare la dispersione di sostanze inquinanti durante l'infissione dei pali di fondazione nel sottosuolo.

Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)

Il proponente, in fase di Progetto Esecutivo – almeno un anno prima della cantierizzazione dei lavori, dovrà presentare ad ARPAV per la sua definizione una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), aggiornato secondo le seguenti indicazioni, e facendo riferimento alle richieste di integrazioni di cui alla nota prot. n. 53806 del 07/02/2022 della U.O. V.I.A. della Regione Veneto:

- in considerazione delle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.), 2015", predisposte dal MATTM con la collaborazione dell'ISPRA e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo;
- prevedendo un'intera annualità per la fase ante operam;
- riportando punti, frequenze e modalità di monitoraggio;
- riportando le modalità e le frequenze di restituzione dei dati;
- riportando le modalità ed i termini per l'eventuale individuazione di ulteriori misure di mitigazione da adottare sulla base degli esiti dei monitoraggi;
- recependo le osservazioni che ARPAV esprimerà in fase di valutazione del documento;
- in considerazione delle valutazioni del presente parere, di seguito riportate, per ciascuna matrice ambientale:

Suolo

Le richieste dalla 27 alla 29, e la n. 31, relative alla matrice suolo, sono state correttamente recepite dal proponente.

1. In riferimento alla richiesta n. 30, dove si chiedeva di "integrare il CO (corso d'opera) con un monitoraggio visivo annuale delle dune di scotico con eventuale campionamento di verifica in caso di criticità riscontrate (trivellate) o di richiesta da parte dell'ente.", la ditta ha integrato il PMA (3.3.7 di pag. 50) affermando che "in corso d'opera non saranno effettuate indagini sul suolo in posto (SUO), in quanto si avrà la presenza del cantiere. In questa fase saranno eseguite indagini sui cumuli di rocce e terre

da scavo (TRS) accantonate nei cantieri adibiti ad aree di stoccaggio (A.R.). A tal proposito, si evidenzia che le suddette indagini saranno caratterizzate dall'esecuzione di profili pedologici e da analisi chimiche da eseguirsi in seguito a campionamenti di materiale". Si richiama a tal proposito che, sulla base di quanto già indicato nella richiesta di integrazioni, non si ritiene utile l'esecuzione dei profili pedologici; inoltre, la cadenza del monitoraggio è da prevedersi annuale, non semestrale.

Acque superficiali

1. Si riscontra che nella documentazione aggiornata il proponente rimanda alle successive fasi di progettazione l'approfondimento di alcuni aspetti richiesti in fase di integrazione. Pertanto, tali aspetti dovranno essere illustrati nel PMA, secondo quanto di seguito indicato:
 - Con particolare riferimento alle analisi qualitative sulle acque di dilavamento ed alla ricerca delle sostanze "pericolose o pregiudizievoli per l'ambiente", che coincidono con quelle elencate alle tabelle 3/A e 5 dell'allegato 5 alla parte III del D.Lgs. n. 152/2006, dovranno essere aggiunti i seguenti parametri:
 - Solidi sospesi totali, se essi superano il valore limite di emissione per lo scarico in acque superficiali (80 mg/L), sul suolo (25 mg/L) o in fognatura (200 mg/L) in relazione al recettore delle acque meteoriche di dilavamento;
 - COD, limitatamente alle tipologie di insediamenti n. 6, 10, 11, 13, 14, 15 dell'allegato F, se esso supera il valore limite di emissione per lo scarico in acque superficiali (160 mg/L), sul suolo (100 mg/L) o in fognatura (500 mg/L) in relazione al recettore delle acque meteoriche di dilavamento;
 - Idrocarburi totali, se essi superano il valore limite di 5 mg/L nel caso di scarico delle acque meteoriche di dilavamento in acque superficiali o sul suolo, o di 10 mg/L nel caso di scarico in fognatura.
 - Qualora la destinazione degli scarichi delle fasi di disoleatura e di decantazione sia un corpo idrico superficiale, il proponente dovrà prevedere nel PMA le analisi, con relative frequenze e metodologie, di metalli, tensioattivi e di tutte quelle sostanze suscettibili di essere pregiudizievoli per l'ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene evinta dall'esame delle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni, che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali. Si prenda come riferimento per le acque industriali la tabella 3 Allegato V D.Lgs. 152/06.
2. In riferimento alle richieste dalla n. 32 alla n. 35, l'aggiornamento del PMA fornito dal proponente si ritiene adeguato.

Acque sotterranee

1. In riferimento alle richieste dalla n. 36 alla n. 41, l'aggiornamento del PMA fornito dal proponente si ritiene adeguato.
2. In riferimento alla richiesta n. 42, in cui si chiedeva al proponente di prevedere il monitoraggio in ante operam una frequenza trimestrale e per un periodo minimo di 2 stagioni, si prende atto di quanto riportato al paragrafo 3.4.3.5 del PMA, all'interno delle tabelle a pag. 77 e 78 3.5 – Acque sotterranee: Programmazione del monitoraggio, dove viene riportata una frequenza trimestrale delle analisi in fase Ante Operam. Si segnala tuttavia la necessità di correggere il refuso a pag. 77 del paragrafo 3.4.3.5, che riporta ancora una sola campagna di monitoraggio nell'ante operam.

Rumore

In riferimento alla richiesta di integrazione n. 43, si prende atto della scelta del proponente in quanto la previsione di 24 ore per il monitoraggio del rumore ferroviario è da ritenersi comunque corretta poiché il minimo previsto dalla normativa è di 24 ore. Si sottolinea comunque che sarebbe stato più significativo prevedere tempi di monitoraggio più lunghi o in alternativa prevedere il monitoraggio di 24 ore nelle giornate con maggiore traffico previsto, per avere un quadro più cautelativo.

Vibrazioni

Per quanto riguarda le richieste di integrazioni n. 44 e 45, il PMA prevede il monitoraggio delle vibrazioni sia durante la realizzazione dell'opera sia in fase d'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria. Come riferimento, correttamente, è stata adottata la più recente norma UNI 9614:2017.

Si ritiene comunque che in sede di ridefinizione del PMA andranno rivalutati il posizionamento dei ricettori e la frequenza dei monitoraggi sulla base delle reali necessità, delle attività di cantiere più impattanti e della vicinanza dei ricettori.

Campi Elettromagnetici

Relativamente al PMA per la matrice campi elettromagnetici, si precisa che si dovranno svolgere contemporaneamente misure di campo elettrico, come proposto dal proponente, ma anche misure di induzione magnetica, sia nella fase ante operam che nella fase post operam.

7. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

VISTA	la normativa vigente in materia, sia statale sia regionale, e in particolare; <ul style="list-style-type: none">- il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii.,- la L.R. n. 4 del 18/02/2016;- la D.G.R. n. 1400/2017;
VISTA	l'istanza presentata dalla Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., per l'intervento in oggetto con nota acquisita con prot. MITE-147105 del 29/12/2021.
PRESO ATTO	che il progetto riguarda la realizzazione i seguenti interventi ubicati nella Regione Veneto: <ul style="list-style-type: none">- Nuovo Posto di Movimento di San Donà di Piave subito fuori l'attuale stazione, con allargamento della sede ferroviaria sia sul lato del binario pari sia sul lato del binario dispari per una lunghezza di 970 m circa.- Nuovo Posto di Movimento di Fossalta di Portogruaro, con allargamento della sede ferroviaria sia sul lato del binario pari sia sul lato del binario dispari per una lunghezza di 980 m circa; sarà realizzato anche un nuovo fabbricato tecnologico con la relativa viabilità di accesso e sarà demolito l'edificio ex-casello.- Variante di tracciato a Portogruaro per una lunghezza di 1244 m, con inizio a monte dell'opera esistente che supera il fiume Lemene, e spostamento trasversale rispetto alla sede attuale di circa 50 metri.- nuova SSE nel Comune di Cessalto, nell'ambito del progetto relativo al nuovo Posto di Movimento di San Donà di Piave.
VALUTATE	le caratteristiche del progetto nel contesto ambientale di riferimento.
VISTI E CONSIDERATI	le osservazioni e i pareri pervenuti.
VISTA	la nota prot. n. 0009345 del 29/11/2022 di richiesta integrazioni trasmessa al proponente dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS.
PRESO ATTO	della documentazione integrativa e delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute, presentate al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica dal proponente con nota prot. n. 11\P\2023\0000001 del 04/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 7369 del 05/01/2023.
CONSIDERATO	che dal punto di vista urbanistico: <ul style="list-style-type: none">- gli interventi lungo la linea ferroviaria nei Comuni di San Donà di Piave, Fossalta di Portogruaro e Portogruaro ricadono entro le Fasce di rispetto stradali o ferroviarie;- la strada di accesso al nuovo fabbricato tecnologico in Comune di Fossalta di Portogruaro ricade in Z.T.O. E2 Agricolo Ambientale;

- la nuova SSE in Comune di Cessalto ricade in Zona omogenea E – Agricola, pertanto prima dell’approvazione il Comune dovrà provvedere alla necessaria variante urbanistica;
- la stessa SSE ricade in Fascia di rispetto cimiteriale, pertanto l’intervento nell’ubicazione prevista dal progetto potrà essere acconsentito dal Consiglio Comunale previo parere favorevole della competente azienda sanitaria locale, ai sensi dell’art. 338 del RD n. 1265 del 27/07/1934 “Approvazione del testo unico delle leggi sanitarie” e dell’art. 41 co. 4-bis della LR 11/2004 “Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio”.

CONSIDERATO che parti delle aree di progetto sono interessate da vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004, e pertanto, ai sensi dell’art. 25, co. 2-quinquies del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., dovrà essere acquisita l’autorizzazione paesaggistica di cui all’articolo 146 del D.Lgs. n. 42/2004.

CONSIDERATO che l’intervento relativo alla variante di Portogruaro ricade parzialmente nel territorio del “Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei Laghi di Cinto”, pertanto dovrà essere richiesto il parere dell’Ente gestore del Parco presso il Municipio di Cinto Caomaggiore.

CONSIDERATO che, riguardo alla compatibilità idraulica e alle interferenze con i corsi d’acqua, dovrà essere garantito il rispetto delle indicazioni impartite dal Consorzio di Bonifica Veneto Orientale nella nota prot. n. 1036 /O.2 del 26/01/2022, acquisita con prot. MiTE n. 10191 del 28/01/2022; dovrà anche essere specificato il dimensionamento dei fossi di laminazione per garantire l’invarianza idraulica. Le opere dovranno poi essere oggetto di specifica concessione da parte del Consorzio a seguito di presentazione di apposita domanda, munita di elaborati e progetto esecutivo.

CONSIDERATO che dovrà essere anche valutata preliminarmente alla progettazione definitiva la realizzazione dell’area di laminazione prevista dal Piano delle Acque del Comune di Portogruaro, approvato con DCC n. 98 del 17/11/2014.

CONSIDERATO che, sulla scorta dei rilievi tecnici già espressi dall’Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali con la nota prot. n. 876 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017768 del 14/02/2022, risulta indispensabile che nell’ambito del procedimento di VIA statale, venga acquisito il parere favorevole della medesima Autorità di Bacino. A tale scopo:

- con riferimento agli aspetti di carattere idraulico, dovrà essere data evidenza della coerenza della progettazione con le Norme Tecniche del primo aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali (PGRA), approvato con DPCM del 02/12/2022 (GU serie generale n. 31 del 07/02/2023);
- con riferimento agli aspetti relativi alla qualità delle acque, dovrà essere data evidenza del recepimento delle osservazioni trasmesse con la sopracitata nota, inerenti l’aggiornamento del Piano di monitoraggio; inoltre si dovrà prevedere che le acque di prima pioggia smaltite attraverso roggia disperdente siano preventivamente trattate nel rispetto di quanto previsto dall’Art. 39, comma 9, delle Norme di attuazione del Piano di tutela delle acque della Regione Veneto.

PRESO ATTO di quanto riportato nella nota prot. n. 51893 del 27/01/2023 della U.O. Genio Civile di Venezia:

“Si sottolinea che qualora l’intervento sopra specificato interessi aree censite quali Demanio Idrico:

- ai sensi del R.D. n. 523/1904 (testo Unico sulle opere idrauliche) “nessuno può fare opere nell’alveo dei fiumi, torrenti, rivi, scolatoi pubblici e canali di proprietà demaniale, cioè nello spazio compreso fra le sponde fisse dei medesimi, senza il permesso dell’autorità amministrativa” preposta;

- il rispetto dei limiti di intervento fissati dal citato R.D. n. 523/1904 ed in particolare l'art 96 a cui si rinvia per ogni dettaglio.

Conseguentemente si chiede di integrare la documentazione con appositi elaborati progettuali nei quali evidenziare le interferenze degli interventi da realizzare con le Opere del demanio Idrico di competenza della Scrivente, nonché dettagli costruttivi.

Si sottolinea infine che per le opere, anche quelli esistenti, che occupano aree di Demanio idrico (ponti, strutture varie ecc...) va presentata all'Ufficio Concessioni demanio Idrico, della Scrivente Struttura, apposita istanza di concessione."

CONSIDERATO

che la Direzione Regionale Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi, con la nota prot. n. 33613 del 19/01/2023,

"esprime parere favorevole al progetto in argomento, a condizione che prima della fase esecutiva dello stesso siano svolte le seguenti verifiche e restituite le seguenti relazioni:

- 1) in merito alla sottrazione dell'habitat 3260 "Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranuncion fluitantis* e *Callitricho-Batrachion*", esplicitazione di considerazioni sul grado di conservazione complessivo dell'habitat con estensione spazio-temporale degli effetti;
- 2) i previsti e predetti interventi di ripristino sono relativi alle aree ripariali del corso d'acqua che costituisce l'habitat in argomento e non rappresentano compensazione per la compromissione dello stesso;
- 3) tenuta in considerazione il ripristino della vegetazione riparia, in fase di progetto esecutivo saranno previste le buone prassi individuate all'art. 202 dell'All. B della DGR n. 786/2016 e ss.mm.ii., ed in particolare il ripristino della fitocenosi acquatica, descritte in specifica relazione nella quale sarà esplicitato che non si tratta di misure di compensazione;
- 4) negli ambiti di intervento – fase di cantiere e fase di esercizio – sono individuate specie ittiche di interesse comunitario, per le quali sarà svolta la verifica di coerenza tra le azioni di progetto e le Misure di Conservazione".

CONSIDERATO

quanto riportato nella nota prot. n. 33557 del 25/01/2022 della U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV della Regione Veneto:

"ai fini dell'applicazione della disciplina di cui all'art. 5 del D.P.R. n. 357/97, e s.m.i., è necessario garantire l'assenza di possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000, e ciò può realizzarsi laddove sia escluso il coinvolgimento degli habitat di interesse comunitario che comporti, anche temporaneamente, l'alterazione dei relativi caratteri strutturali (biotici e abiotici) e funzionali. In tal senso, in aggiunta a sopra ai fini della tutela della locale rete idrografica, anche minore, andranno garantite soluzioni progettuali in grado di non pregiudicare la qualità del corpo idrico per l'intera durata dei lavori e per la fase di esercizio.

Al contempo è necessario garantire l'idoneità degli ambienti nell'ambito territoriale interessato per le precitate specie di interesse comunitario, anche mediante interventi di miglioramento ambientale degli elementi di paesaggio (di cui riferimento all'art. 10 della Direttiva 92/43/Cee) localmente presenti ovvero, con riferimento ai nuclei boscati presenti lungo il PM di Fossalta di Portogruaro, la relativa ricostituzione (in adiacenza a tali nuclei e non in forma di siepe lineare) di una superficie pari almeno doppio di quella ridotta (pari a circa 0,6 ettari), avendo cura di effettuare un preventivo recupero degli elementi nemorali di pregio.

Gli interventi sulle superfici boscate dovranno essere comunque svolti ai sensi della Legge Forestale Regionale del 13 settembre 1978, n. 52.

Infine, andranno rispettare i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalla L.R. n. 1/2007 (allegato E) e dalle DD.G.R. n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 (misure di conservazione) e, ai sensi

- dell'art. 12, c.3 del D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii., per gli impianti in natura delle specie arboree, arbustive ed erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone”.
- PRESO ATTO** della nota del Comune di Fossalta di Portogruaro prot n. 761 del 24/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 46077 del 25/01/2023, in cui si evidenzia che:
“Valutata l'importanza naturalistica degli ecosistemi dell'area (SIC IT3250044 “Fiumi Reghena e Lemene - Canale Taglio e rogge limitrofe - Cave di Cinto Caomaggiore”), nonché la vocazione orientata alla sostenibilità ambientale che il territorio si è data, e in ragione della necessità di assicurare la preservazione di tali valori, si ravvisa che siano comunque necessarie specifiche prescrizioni ambientali che riducano l'impatto dell'intervento, come prevedere ulteriori mascherature verdi sia in corrispondenza del nuovo edificio che a ridosso del SIC e non solo in corrispondenza del tombino idraulico previsto nella Relazione tecnica descrittiva opere a verde – Relazione generale”.
- PRESO ATTO** che per la realizzazione degli interventi di inserimento paesaggistico-ambientali in Comune di Portogruaro dovrà essere rispettato il “Regolamento integrativo al Regolamento edilizio comunale per la disciplina e la salvaguardia delle aree verdi” del Comune.
- CONSIDERATO** quanto contenuto nel contributo istruttorio di ARPAV del 06/02/2023, agli atti degli scriventi uffici, relativamente ai seguenti aspetti ambientali:
- Illuminazione**
Il progetto illuminotecnico che verrà presentato dal proponente nelle successive fasi di progettazione, dovrà essere conforme ai requisiti della Legge Regionale 1/09 e alle linee guida ARPAV.
Pertanto, il proponente dovrà elaborare e presentare ad ARPAV un progetto illuminotecnico, con riferimento alla Legge Regionale del Veneto 17/09, alla normativa tecnica vigente al momento della redazione del progetto illuminotecnico (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248:2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464- 2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-i-progettisti>.
- Terre e rocce**
In riferimento a quanto riportato dal proponente nelle risposte alle integrazioni, per quanto riguarda la matrice terre e rocce da scavo, in un'ottica di economia circolare, il proponente dovrà provvedere prioritariamente al riutilizzo come sottoprodotto di tutto il materiale che risulti idoneo a seguito della caratterizzazione svolta ai sensi del DPR 120/2017. Si ricorda inoltre, nell'eventualità della redazione del Piano di Utilizzo delle Terre (PUT), l'applicazione dei termini previsti dall'art. 9 comma 1 del DPR 120/2017.
- Vibrazioni**
Per quanto riguarda la valutazione dell'impatto vibrazionale, si evidenzia innanzitutto che la norma di riferimento aggiornata è la UNI 9614:2017. Per la fase di esercizio (post operam), il proponente ha adottato la meno recente norma UNI 9614:1990, che tuttavia riporta limiti di riferimento notturni meno cautelativi rispetto a quelli della più recente UNI 9614:2017.
Pertanto, in forza del potenziale impatto vibrazionale che nella fase di esercizio la nuova linea ferroviaria potrebbe avere sulle aree residenziali, in particolare a Portogruaro, il proponente dovrà predisporre misure mitigative sulla base dei limiti di riferimento e dei parametri descrittivi della vibrazione della sorgente indicati dalla norma UNI 9614:2017.

Inoltre non è stato spiegato come viene quantificata l'attenuazione introdotta dalle fondazioni profonde su micropali delle barriere acustiche. Il proponente dovrà quindi spiegare tale aspetto.

Sistema di gestione ambientale di cantiere

In riferimento alla fase di cantiere, i possibili impatti generati sulle componenti ambientali dovranno essere correttamente gestiti con la puntuale e necessaria applicazione di misure di mitigazione/buone pratiche, che andranno esplicitate nel sistema di gestione ambientale del cantiere.

Il proponente, nella stesura del capitolato d'appalto, dovrà tenere conto dell'adozione di misure mitigative e buone pratiche volte a minimizzare l'impatto associato alle attività di cantiere, che dovranno essere esplicitate nel sistema di gestione ambientale di cantiere. Siano quindi recepite almeno le misure mitigative e buone pratiche riportate nella Relazione istruttoria al capitolo "6. VALUTAZIONI SUL PROGETTO e SUL SIA - Sistema di gestione ambientale di cantiere", per le specifiche matrici ambientali riportate nello stesso.

Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)

Il proponente, in fase di Progetto Esecutivo – almeno un anno prima della cantierizzazione dei lavori, dovrà presentare ad ARPAV per la sua definizione una proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), aggiornato secondo le indicazioni riportate nella Relazione istruttoria al capitolo "6. VALUTAZIONI SUL PROGETTO e SUL SIA - Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)".

ESAMINATA

la documentazione presentata;

VISTA

la necessità di esprimere compiutamente ed in tempi utili il parere regionale endoprocedimentale nell'ambito del procedimento di VIA statale.

Tutto ciò premesso il Comitato Tecnico Regionale V.I.A., presenti tutti i suoi componenti (assenti il Presidente, il rappresentante di Veneto Sviluppo S.p.a. e il rappresentante di Veneto Innovazione S.p.a), preso atto e condivise le valutazioni del gruppo istruttorio, esprime all'unanimità dei presenti, per quanto di competenza nell'ambito del procedimento di VIA statale, **parere favorevole di compatibilità ambientale** dell'intervento esaminato, fatte salve **tutte le considerazioni, chiarimenti ed approfondimenti utili puntualmente dettagliati al Capitolo 6 del presente Parere**, che si richiede siano recepiti all'interno del percorso di valutazione in ambito nazionale.

Il Segretario del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to *Eva Maria Lunger*

VISTO: Il Presidente del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to *Dott. Luca Marchesi*

Il Direttore della
U.O. Valutazione Impatto Ambientale
F.to *Ing. Lorenza Modenese*

Il Vice-Presidente del
Comitato Tecnico V.I.A.
F.to *Avv. Cesare Lanna*



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

DECRETO N. 7 DEL 10 FEB. 2023

OGGETTO: RFI Spa - Progetto di fattibilità tecnico economica “Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo”.
Comuni di localizzazione: San Donà di Piave (VE), Fossalta di Portogruaro (VE), Portogruaro (VE), Cessalto (TV).
Procedura di VIA statale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006.
Rif. MATTM ID 7842.

NOTE PER LA TRASPARENZA:

Con il presente provvedimento si esprime, per quanto di competenza nell’ambito del procedimento di VIA statale, parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del Progetto di fattibilità tecnico economica “Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo”, proposto da RFI Spa

IL DIRETTORE DELL’AREA

TUTELA E SICUREZZA DEL TERRITORIO

VISTA la Direttiva del 13/12/2011 n. 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, così come modificata dalla Direttiva del 16/04/2014 n. 2014/52/UE;

VISTO il D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. “Norme in materia ambientale” ed in particolare la Parte Seconda del citato decreto rubricata “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”.

VISTA la Legge 29 luglio 2021, n. 108 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”.

VISTA la L.R. n. 4/2016 “Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale”.

VISTO, in particolare l’articolo 19 della L.R. n. 4/2016, come modificato dalla L.R. n. 27/2021, recante “Partecipazione della Regione alla procedura di VIA di competenza statale” secondo cui “1. Per le tipologie progettuali di cui all’Allegato II, Parte II, del Decreto legislativo, il parere richiesto è espresso dal direttore di area competente in materia di tutela dell’ambiente, previa acquisizione del parere del Comitato tecnico VIA”.

VISTA la nota acquisita con prot. MITE-147105 del 29/12/2021, con cui la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., ha presentato al Ministero della Transizione Ecologica istanza per l’avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell’art. 5 del DPR n. 357/1997, relativa al Progetto di fattibilità tecnico economica “Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo”.

CONSIDERATO che la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. dichiara che il progetto in argomento è incluso tra quelli per la cui realizzazione è stato nominato, con DPCM del 16 aprile 2021, ai sensi dell’art. 4, comma 1, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019, un Commissario Straordinario, pertanto al procedimento di VIA si applica il dimezzamento dei tempi, ai sensi del comma 2, del medesimo articolo 4.

Mod. B - copia

VISTA la nota del 04/01/2022, prot. MITE-426, con cui la Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo del Ministero dell'Ambiente e della Transizione Ecologica, verificata la completezza della documentazione trasmessa, ha comunicato agli Enti coinvolti nel procedimento ed al proponente l'avvenuto completamento delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità dell'istanza di VIA, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e l'avvio del procedimento amministrativo;

CONSIDERATO che tale nota è stata acquisita dalla Regione del Veneto con il prot. n. 2591 del 04/01/2022 ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 3 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e dall'art.19 della L.R. n. 4/2016.

VISTA la nota prot. n. 11394 del 12/01/2022 con cui la UO Valutazione Impatto Ambientale della Regione Veneto ha informato gli enti territoriali e le strutture regionali competenti dell'avvio del procedimento in oggetto.

CONSIDERATO che in data 19/01/2022 i delegati di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. hanno presentato al Comitato Tecnico Regionale VIA il progetto in parola ed è stato contestualmente nominato il gruppo istruttorio responsabile della valutazione del progetto;

CONSIDERATO che nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenuti i pareri dei seguenti Enti:

- Comune di Latisana, con nota acquisita con prot. MiTE n. 7204 del 21/01/2022;
- Comune di San Canzian d'Isonzo, con nota acquisita con prot. MiTE n. 9528 del 27/01/2022;
- Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, con nota prot. n. 1036 /O.2 del 26/01/2022, acquisita con prot. MiTE n. 10191 del 28/01/2022;
- Regione Friuli Venezia Giulia, con prot. n. 5579 del 02/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 13668 del 04/02/2022;
- Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, con nota prot. n. 5033-P del 10/02/2022, acquisita con prot. CTVA n. 0000670 del 10/02/2022;
- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, con nota prot. n. 876 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017768 del 14/02/2022;
- Comune di Cessalto, con nota prot. n. 0001371 del 09/02/2022, acquisita con prot. MiTE n. 0017735 del 14/02/2022;
- Comune di Turriaco, con nota acquisita con prot. MiTE n. 22520 del 23/02/2022;
- Comune di San Canzian d'Isonzo, con nota acquisita con prot. MiTE n. 48477 del 21/04/2022;
- Comune di Fossalta di Portogruaro, con nota prot n. 761 del 24/01/2023, acquisita al protocollo regionale con n. 46077 del 25/01/2023.

CONSIDERATO che nell'ambito del procedimento ministeriale sono pervenute le seguenti osservazioni:

- nota del sig. Crosato Emanuele, acquisita con prot. MiTE n. 0015127 del 08/02/2022;
- nota del Comitato Difendere Latisana, acquisita con prot. MiTE n. 0015408 del 09/02/2022;
- nota del sig. Gabbana Fabio, acquisita con prot. MiTE n. 0015367 del 09/02/2022;
- nota dei sig.ri Fantin Orlando e Fantin Natalina, acquisita con prot. MiTE n. 0018514 del 15/02/2022;
- nota della Sig.ra De Faveri Marzia, assessore del Comune di Cessalto, acquisita con prot. MiTE n. 0018893 del 16/02/2022;
- nota del sig. Sergio Christian, Consigliere Regionale della Regione Friuli Venezia Giulia, acquisita con prot. MiTE n. 0021570 del 21/02/2022 e n. 0024493 del 28/02/2022;
- nota del sig. Tonzar Michele, legale rappresentante della Associazione Circolo Legambiente "Ignazio Zanutto" APS di Monfalcone, acquisita con prot. MiTE n.0024837 del 28/02/2022.

CONSIDERATO che il progetto in oggetto è stato discusso nella seduta del Comitato Tecnico regionale V.I.A. del 26/01/2022 e in tale sede il Comitato ha ritenuto, nell'ambito del procedimento ministeriale, di richiedere alcune integrazioni e approfondimenti, utili al fine della prosecuzione dell'istruttoria.

VISTA la nota prot. n. 53806 del 07/02/2022, con cui gli uffici della U.O. Valutazione Impatto Ambientale hanno inviato al MiTE, e per conoscenza alla ditta, la richiesta delle integrazioni di cui sopra.

VISTA la nota prot. n. 0009345 del 29/11/2022, con cui il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ha inviato al proponente una richiesta di documentazione integrativa, chiedendo anche di fornire riscontro alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito del Ministero e alle richieste di integrazioni formulate dalla Regione Veneto, con prot. n. 53806 del 07/02/2022, dalla Regione Friuli Venezia Giulia, con prot. n. 5579 del 02/02/2022 e dal Ministero della Cultura, con prot. n.5033-P del 10/02/2022.

VISTE le controdeduzioni a quanto richiesto inviate dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota prot. n. 11\P\2023\0000001 del 04/01/2023.

CONSIDERATO che tali integrazioni sono state pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il giorno 09/01/2023.

TENUTO CONTO che ai sensi dell'art.10, comma 3, del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. la procedura di VIA comprende le procedure di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del decreto n. 357 del 1997.

VISTA la DGR n. 1400/2017 avente per oggetto: "Nuove disposizioni relative all'attuazione della direttiva comunitaria 92/43/Cee e D.P.R. 357/1997 e ss.mm.ii. Approvazione della nuova "Guida metodologica per la valutazione di incidenza. Procedure e modalità operative.", nonché di altri sussidi operativi e revoca della D.G.R. n. 2299 del 9.12.2014".

VISTE le considerazioni in materia di VINCA espresse dalla U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV della Regione Veneto, con nota prot. n. 33557 del 25/01/2022.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Turismo, U.O. Strategia Regionale della Biodiversità e dei Parchi, prot. n. 33613 del 19/01/2023.

Visto il contributo istruttorio della Direzione Uffici Territoriali per il Dissesto Idrogeologico - Unità Organizzativa Genio Civile di Venezia, prot. n. 51893 del 27/01/2023.

Visto il contributo istruttorio di ARPAV del 06/02/2023, agli atti degli scriventi uffici.

CONSIDERATO che il progetto è stato discusso nella seduta del 08/02/2023 del Comitato Tecnico Regionale V.I.A. e che, in tale sede, il Comitato ha preso atto e condiviso le valutazioni espresse dal gruppo istruttorio incaricato della valutazione ed ha espresso, per quanto di competenza nell'ambito del procedimento di VIA statale, Parere favorevole n. 202 del 08/02/2023 (**Allegato A** al presente provvedimento) in ordine alla compatibilità ambientale del progetto esaminato, fatte salve tutte le considerazioni, chiarimenti ed approfondimenti utili puntualmente dettagliati al Capitolo 6 del Parere stesso, che si richiede siano recepiti all'interno del percorso di valutazione in ambito nazionale.

DECRETA

1. Che le premesse formano parte integrante del presente provvedimento.
2. Di prendere atto del parere n. 202 del 08/02/2023 espresso dal Comitato Tecnico Regionale V.I.A. nella seduta del 08/02/2023, **Allegato A** al presente provvedimento, di cui forma parte integrante, in merito al progetto di fattibilità tecnico economica "Potenziamento della Linea Venezia – Trieste. Posti di Movimento e Varianti di Tracciato. PdM San Donà di Piave, PdM Fossalta di Portogruaro, Variante Portogruaro e Variante Isonzo", da realizzarsi nei Comuni di San Donà di Piave (VE), Fossalta di Portogruaro (VE), Portogruaro (VE), Cessalto (TV), proposto da RFI Spa con sede legale in Piazza della Croce Rossa n. 1, 00161 Roma.
3. Di esprimere, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. e della L.R. n. 4/2016, parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto esaminato, fatte salve tutte le considerazioni, chiarimenti ed approfondimenti utili, e puntualmente dettagliati al Capitolo 6 del parere n. 202 del 08/02/2023 espresso dal Comitato Tecnico Regionale V.I.A. nella seduta del 08/02/2023, di cui all'**Allegato A**, che si richiede siano recepiti all'interno del percorso di valutazione in ambito nazionale.
4. Di trasmettere il presente provvedimento, per il seguito di competenza, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Divisione V – Procedure di

valutazione VIA e VAS, e al Ministero della Cultura, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V – Tutela del Paesaggio.

5. Di trasmettere il presente provvedimento a RFI Spa con sede legale in Piazza della Croce Rossa n. 1, 00161 Roma, PEC rfi-din-dine.ve@pec.rfi.it, e di comunicare l'avvenuta adozione dello stesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, alla Soprintendenza, Archeologia, belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso, alla Città Metropolitana di Venezia, Provincia di Treviso, al Comune di San Donà di Piave, al Comune di Fossalta di Portogruaro, al Comune di Portogruaro, al Comune di Cessalto, alla Direzione Generale dell'ARPAV, all'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali, al Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, alla Direzione Regionale Infrastrutture e Trasporti, alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale, alla Direzione Regionale Difesa del Suolo e della Costa, alla Direzione Regionale Ambiente e Transizione Ecologica, alla Direzione Regionale Turismo, alla U.O. Genio Civile di Venezia, alla U.O. Genio Civile di Treviso, alla U.O. Foreste e Selvicoltura, alla U.O. VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV.
6. Di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto.

IL DIRETTORE
Luca Marchesi


Direttore della Direzione
Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso
Avv. Cesare Lanna

IL DIRIGENTE
U.O. V.I.A.
Ing. Lorenza Modenese