



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 859 del 9 ottobre 2023

<p>Progetto:</p>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006</i></p> <p>S.S. 309 "Romea". Realizzazione controstrada intersezione Malcanton dal Km 121+800 al Km 122+100. Itinerario E45/E55</p> <p>ID_VIP 9763</p>
<p>Proponente:</p>	<p>ANAS S.p.A. – Compartimento della viabilità per il Veneto</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;

- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023 e numero 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. "*screening*");

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "*Norme in materia ambientale*" come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*", e in particolare:
 - l'art. 5, recante '*definizioni*', e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui "*si intende per "m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto": "La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto"* ;
 - l'art. 19, recante '*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*', e in particolare il comma 5, secondo cui "*L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*" (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019, pubblicate in Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28/12/2019

DATO ATTO che:

- la Società ANAS S.p.A. – Compartimento della viabilità per il Veneto, con nota acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/67367 in data 27/04/2023, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “S.S. 309 "Romea". Realizzazione controstrada intersezione Malcanton dal Km 121+800 al Km 122+100. Itinerario E45/E55”;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/77757 del 15/05/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/5551 in data 15/05/2023 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art. 19, comma 2 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata, comprensiva dello Studio Preliminare Ambientale, è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9796/14432>;
- in precedenza, il Proponente, con nota prot. CDG-55063-P del 30/09/2019, acquisita al prot. DVA-24756 del 30/09/2019, aveva presentato al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – ex Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D.

Lgs.152/2006 per il progetto in parola. Esaminata la Lista di controllo e la documentazione trasmessa, ai sensi di quanto disposto dall'art. 6, comma 9 del D. Lgs. 152/2006, il Ministero, con DVA- 30395 del 21/11/2019, aveva concluso che il progetto dovesse essere sottoposto alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D. lgs n. 152/2006, per le seguenti motivazioni (in sintesi): la realizzazione della nuova bretella stradale di raccordo dell'abitato di Malcontenta comporta un incremento del consumo di suolo; dagli elaborati progettuali presentati emerge l'incompletezza nello sviluppo funzionale della nuova bretella (la nuova viabilità sembra, infatti, interrompersi oltre la rotatoria).

- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS si è espressa con il parere n. 831 del 4/09/2023 sulla non assoggettabilità a VIA del progetto
- a seguito di richiesta da parte della Divisione, il parere è qui integrato con la formale dicitura in merito alla V.Inc.A.

TENUTO CONTO che, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, sono pervenute le osservazioni della Città Metropolitana di Venezia – Area Tutela Ambientale, trasmesse con nota acquisita al prot. MASE n. 107715 del 3/07/2023.

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati (oltre all'elenco degli elaborati stessi):
 - Studio Preliminare Ambientale (SPA);
 - n. 27 elaborati di Progetto, tra cui varie relazioni (Generale, Urbanistica, Archeologica, Paesaggistica, Idrogeologica e Idraulica, Geologica-sismica, ecc.), il Quadro economico, Planimetrie, Sezioni e Profili, Carte, Fotoinserimenti;
 - Relazione di Incidenza (Format VIncA di primo livello);
 - Relazione Gestione delle Materie (Piano di Utilizzo delle Terre);
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'allegato II bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2 lettera C, denominata "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale";
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è, come da dichiarazione del proponente di € 4.052.340,30;

EVIDENZIATO che:

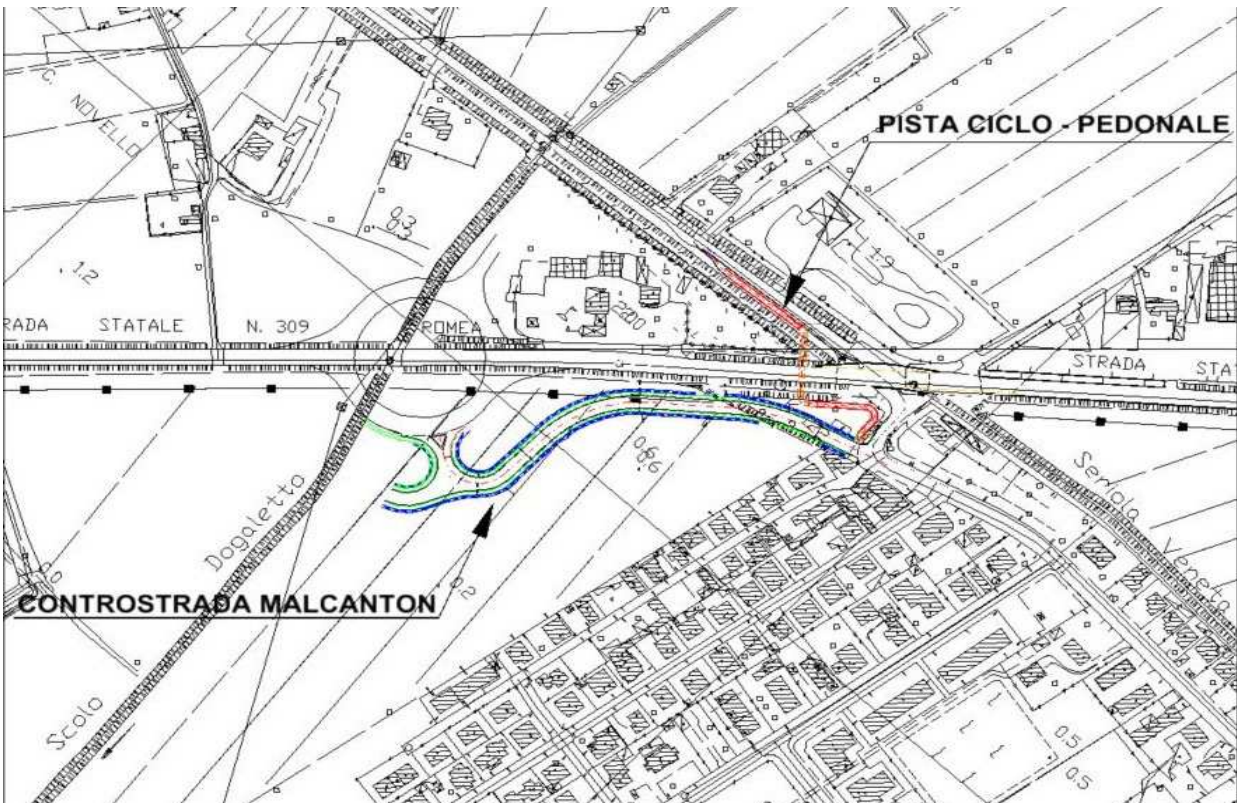
- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alla localizzazione, agli obiettivi, alle motivazioni e alla descrizione dell'intervento

- gli interventi di progetto si sviluppano lungo la Strada Statale n. 309 – Romea all'altezza dell'intersezione Malcanton dal Km 121 + 800 al Km 122 + 100, in Comune di Mira in Via Malcanton, come di seguito illustrato:



- gli **obiettivi** principali del progetto sono: la realizzazione di una controstrada che raccordi Via Malcanton con la vicina rotonda esistente onde evitare l'innesto laterale sulla Romea che da anni causa rallentamenti e ingorghi negli orari con traffico elevato; la realizzazione di una pista ciclo pedonale a scavalco della S.S. 309 Romea che sostituisca l'attuale attraversamento pedonale semaforizzato. La lunghezza totale della bretella stradale è di 303,33 m, mentre la lunghezza totale del sottopasso ciclo-pedonale è di 202,17 m, di cui 175 m è la lunghezza in asse del sottopasso. Le **motivazioni** che hanno reso necessaria la redazione del progetto derivano, quindi, secondo il Proponente, dalla necessità di: dare maggiore sicurezza alla viabilità; ridurre l'incidentalità, garantire maggiore fluidità nella circolazione del traffico, che prima veniva bloccata dall'attraversamento pedonale; ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico; attraverso il sottopasso ciclopedonale, collegare la rete i percorsi già esistenti, evitando il contatto diretto con il tracciato a percorrenza veloce;



- il Proponente afferma che la **scelta progettuale** per il dimensionamento della controstrada/bretella Malcanton da realizzare è stata determinata con le tabelle esemplificative del Codice della Strada “sezione tipo di categoria F2” (strade extraurbane

secondarie, locali). Con riferimento alle istruzioni tecniche per la progettazione delle reti ciclabili del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 2014, rapportate al flusso ciclistico attuale e previsto, è stata fatta la scelta progettuale di un percorso promiscuo pedonale e ciclabile con carreggiata larga tre metri, (il punto 3.3.2 cita "Il percorso promiscuo pedonale e ciclabile localizzato sul marciapiede deve essere previsto laddove il traffico pedonale risulti ridotto e siano assenti attività attrattive di traffico pedonale (insediamenti ad alta densità abitativa, luoghi commerciali, ecc.)". Nella scelta dei tracciati il Proponente afferma di aver tenuta in considerazione l'ottimizzazione fra il consumo del suolo agricolo e le reali necessità della viabilità da realizzare. Inoltre, la scelta del tracciato è stata condizionata dalla presenza del canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso" che scorre a lato della Romea, dal cui ciglio si è rispettata la distanza di quattro metri come richiesto dal "Regolamento di Polizia Idraulica" allegato al Verbale di Deliberazione dell'Assemblea n° 13 del 11/09/2012 del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta. Dal punto di vista plano-altimetrico, il tracciato, partendo da via Malcanton, si sviluppa così come segue: un rettilineo lungo 32,17 m; una curva a destra con raggio 120,00 m di sviluppo in asse pari a 50,50 m; un rettilineo lungo 50,86 m; una curva di raggio 80,00 m con sviluppo in asse di 69,00 m; un rettilineo lungo 35,54 m per arrivare al raccordo con la rotonda esistente. Il raccordo con la rotonda è stato progettato con raggio minimo pari a 21,50 m che con corsia larga 3,25 m e banchina pavimentata di un metro, garantiscono il passaggio a qualsiasi auto, mezzo articolato con carreggiata massima di 2,50 m e lunghezza massima di 18,35 m. La lunghezza totale del tracciato in asse è di 303,33 m oltre a circa 19,00 m di raccordo con il manto di usura esistente. La livelletta altimetrica è unica per l'intero tracciato con pendenza del 1%. Per quanto riguarda la pista ciclopedonale, il tracciato è condizionato alla progettazione del sottopasso alla S.S. 309 Romea, al canale "Fosso Stocchero" e al canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso"; i ridotti spazi, la profondità dei canali e la necessità di avere una pendenza delle rampe inferiore al 10%, come previsto dal D.M. 557/1999, hanno dettato le scelte del tracciato planimetrico. Partendo dal marciapiede su Via Malcanton abbiamo: una curva a destra con raggio 16,00 m con sviluppo in asse di 25,23 m; un rettilineo di 40,56 m; una curva sinistra con raggio di 24,00 metri con sviluppo di 53,28 m; un rettilineo lungo 136,65 m fino all'ingresso del sottopasso; una curva a destra interna al sottopasso con raggio 24,00 m e sviluppo di 37,70 m; un rettilineo interno al sottopasso, lungo 155,73 m; una curva a sinistra con raggio 32,00 m fino alla fine del sottopasso; un rettilineo lungo 233,90 m fino al raccordo con Via Seriola Veneta Destra; il raccordo con strada esistente progettato con curva a destra e controcurva a sinistra con raggi da 80,00 m per uno sviluppo di 69,73 m. Partendo dal marciapiede di via Malcanton, lungo il tracciato ci sono tre livellette, la prima rampa in discesa con pendenza del 9,9% lunga 64,71 m, il sottopasso con pendenza a salire del 2,0% e la rampa fino a Via Seriola Veneta Destra con pendenza del 9,9% e lunga 62,66 m; i raccordi altimetrici sono progettati con raggi da 20,00 m a 40,00 m. La sezione tipo adottata per la sede stradale è "sezione tipo di categoria F2 strade extraurbane secondarie, locali", con intervallo di velocità di progetto variabile da un minimo di 40 km/h ad un massimo di 100 km/h, pur mantenendo il limite pari a 50 km/h. La larghezza della strada è pari a 8,50 m, composta da due corsie di marcia di 3,25 m affiancate da due banchine di 1,00 m per la parte pavimentata. Per i tratti in rilevato gli elementi marginali sono caratterizzati da due arginelli in terra da inerbire, di larghezza pari a 0,75 m, correttamente dimensionati per il collocamento delle barriere di sicurezza previste dalla legge; per eventuali tratti in trincea viene predisposta una cunetta del tipo "alla francese" in adiacenza alle opere di sostegno necessarie per contenere le altezze delle trincee. Le pendenze trasversali minime sono del 2,5%, nei tratti in rettilineo, e sono state opportunamente calcolate secondo quanto indicato dalla nuova normativa per le curve, fatta eccezione per il tratto di raccordo con le viabilità esistenti. Il Proponente riporta anche una serie di opere di completamento del progetto:

nuovo marciapiede con relativo cordolo di separazione dalla carreggiata stradale e parapetto verso le rampe di salita/discesa che portano allo scatolare; una nuova pensilina da installare al termine del nuovo marciapiede, completata con opportuna cartellonistica e griglia per il parcheggio di biciclette; un nuovo armadietto elettrico dal quale partiranno tutti gli allacci; barriere new-jersey in sostituzione del guard-rail esistente a protezione della fermata autobus e nuovo marciapiede, con un varco aperto, di larghezza 1,50 m, per l'accesso alla nuova pensilina e marciapiede; pensilina per la fermata autobus; alcuni parcheggi a spina di pesce e spazio sosta per bici; opere a verde e recinzioni; sistema di fossi, scoline e canalette grigliate per la sicurezza idraulica dell'area.

L'area di intervento determina l'impermeabilizzazione di una superficie pari a 3.722 mq. Pur trattandosi di un intervento unitario, l'area è stata suddivisa in tre sub-bacini distinti, i quali convogliano le portate meteoriche generate dalla piattaforma stradale (o ciclo-pedonale) da 3 diversi punti di immissione nel recapito terminale, individuato nel Fosso Stocchero. I deflussi generati dalla superficie pavimentata della pista ciclo-pedonale verranno raccolti mediante un sistema di canalette grigliate, all'interno di una vasca interrata, posta sotto il piano viabile del sottopasso stesso, e da qui pompate al fossetto stradale lato nord della nuova bretella S.S. 309/via Malcanton. Il Proponente dettaglia gli interventi previsti per l'allontanamento delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale e le modalità di reperimento dei volumi minimi calcolati con il metodo dell'invaso, per ognuno dei sub-bacini individuati. Il Proponente afferma che tutto l'assetto complessivo dei sistemi di invarianza idraulica della trasformazione dei suoli connessa alle opere in progetto risulta, alla luce degli interventi previsti, del tutto compatibile idraulicamente con il regime dei fossi/scoli recettori;

- siccome l'opera di progetto si inserisce in un contesto territoriale caratterizzato da una profonda connotazione antropica (nuclei abitativi diffusi in un territorio agricolo relegato a porzioni limitate ed in forte riduzione) sono stati proposti interventi di mitigazione che, pur con necessità puntuali dettate dalla presenza di singoli elementi di interesse, prevedono la ricucitura paesaggistica delle aree interessate con l'ambiente circostante, in modo da ottenere un inserimento paesaggistico dell'opera di progetto quanto più possibile non identificabile con la struttura paesaggistica limitrofa. Si tratta di interventi mirati alla creazione di: siepi campestri lungo il nuovo tracciato della controstrada; tappeti erbosi; elementi di diversificazione vegetazionale su aree di risulta (parcheggio in corrispondenza del tratto chiuso di Via Malcanton);
- dal punto di vista del quadro economico, l'importo dei lavori dell'intero progetto somma € 3.640.000 (+ IVA).

In ordine alla coerenza con la pianificazione territoriale ed urbanistica:

Il Proponente analizza nello SPA la coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione, di tutela ambientale e paesaggistica vigenti, ai vari livelli, e con gli strumenti di pianificazione settoriale, evidenziando la presenza di eventuali disarmonie e incompatibilità. Sono stati valutati, in particolare, i profili di coerenza con i seguenti strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di tutela ambientale:

- a livello Regionale, il **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2020)**, per il quale l'area interessata dagli interventi ricade in un'Area agropolitana in pianura (art. 09 Norme Tecniche). In relazione agli ambiti di paesaggio e Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito, l'area di intervento ricade all'interno dell'Ambito di Paesaggio n. 31 – Laguna di Venezia. Recepito come parte integrante del PTRC, si valuta poi il **Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.)**, che fornisce, oltre alle indicazioni tipiche di un piano urbanistico, indicazioni relative alla

tutela dei beni culturali e ambientali. Viene appurato che, rispetto a questo Piano, gli interventi si sviluppano in corrispondenza di un'Area di interesse paesaggistico ambientale (Art. 21 lettera a), per la quale sono previste specifiche disposizioni normative. Il Proponente sottolinea che, in linea con quanto indicato dal P.A.L.A.V. all'Art. 19 - Rete storica di adduzione delle acque, detta delle Seriole dove si interverrà in corrispondenza della Seriola Veneta, la sezione del canale sarà ripristinata allo stato originario, il fondale sarà rivestito con massi in pietra senza alterare il profilo longitudinale del corso d'acqua. Coerentemente a quanto previsto dall'Art. 21 - Aree di interesse paesistico-ambientale in fregio al tracciato della contro-strada, sul lato verso l'abitato di Malcontente e la campagna, si provvederà all'impianto di una quinta arborea utilizzando essenze arboree autoctone e rifacendosi agli schemi costruttivi riportati nei Sussidi operativi del PALAV. Il breve tratto di percorso ciclopedonale di progetto, che andrà a risolvere l'annoso problema dell'attraversamento a raso della strada statale, consentirà la connessione in vista del prolungamento della rete dei percorsi lenti che l'Amministrazione locale ha inserito tra gli indirizzi strategici della pianificazione locale e risulta in linea con le direttive e le prescrizioni dell'Art. 47 (Corridoi afferenti alle SS 309 Romea e SS 14 Triestina) del PALAV;

- a livello provinciale, il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Venezia**, con riferimento al quale l'intervento di progetto si sviluppa all'interno di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua. Rispetto a tale vincolo il piano, senza citarlo, rimanda agli strumenti normativi propri del vincolo ovvero al citato D. Lgs. 42/2004. Dall'esame della Tavola 2 - Carta delle Fragilità il Proponente evince che per l'area oggetto di intervento non si riscontra alcuna fragilità, a parte il fatto che essa ricade in prossimità di un Paleovalle (per cui si rimanda all'Art. 10 delle Norme Tecniche di Attuazione) e di un'Area allagata negli ultimi 5-7 anni (Art. 15 delle N.d.A.). L'area di intervento non interessa alcun elemento significativo del sistema ambientale provinciale;
- a livello comunale, il **Piano di Assetto del Territorio del Comune di Mira**, dalle cui Tavole emerge che l'area di intervento: si trova all'interno di un'Area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 42/2004 - ex 431/1985 e al Vincolo archeologico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - ex 1089/1939 (per cui si rimanda all'Art. 10 delle Norme Tecniche); si sviluppa all'interno di un'Ambito naturalistico di livello Regionale (P.T.R.C: art. 19) e di un'Area di interesse paesistico-ambientale (PALAV, art. 21/A) per cui si rimanda rispettivamente agli Art. 16 e 13 delle N.T.; ricade all'interno di un'Area soggetta a limitazione e a valutazione specifica ENAC, per cui si rimanda all'Art. 22b delle N.T.; rientra all'interno delle fasce di rispetto della Viabilità (Art 23 delle N.T.) e degli Elettrodotti (Art. 22 delle N.T.); non interessa Invarianti di natura geomorfologica, idrogeologica, ambientale, paesaggistica e storico-culturale; ricade all'interno di un'Area idonea a condizione (PEN-02), per cui si rimanda all'Art. 34 delle N.T., e all'interno di un'Area soggetta a dissesto idrogeologico (Art. 35 delle N.T.); si colloca in un'Area Agricola, di cui all'Art. 50 delle N.T., a margine di una Buffer zone (Art. 51 delle N.T.) in prossimità della Viabilità Principale (Artt. 22, 46) in prossimità della Greenway Romea "Le tre miglia verdi" (Art. 48). Con riferimento al **Piano Regolatore Generale del Comune di Mira**, il Proponente osserva che l'area di intervento ricade in una Zona Agricola E2.2 – paesaggio rurale da riqualificare. Secondo il **Piano di Classificazione acustica**, approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 44 dell'11 maggio

2005, il tracciato del nuovo asse stradale ricade in Classe III e della fascia di pertinenza della Strada Statale 309 – Romea.

- dal punto di vista degli **ambiti di tutela ambientale**, l'area di progetto si trova ad una distanza di 2,4 Km dai siti di interesse comunitario IT3250046 – Laguna di Venezia e IT3250030 - Laguna medio-inferiore di Venezia, mentre l'area naturale minore più prossima all'area di intervento è il Forte Tron a Catene di Marghera, identificato con il codice VE033, che si trova a 2,6 Km. Sotto il profilo della **tutela paesaggistica**, come già rilevato sopra, l'area di intervento si trova all'interno dell'area interessata da vincolo paesaggistico di cui al Decreto Ministeriale 1° Agosto 1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'Ecosistema della Laguna Veneziana sito nel territorio dei comuni di: Venezia, Jesolo, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Mira, Campagna Lupia, Chioggia e Codevigo. Integrazione della dichiarazione di notevole interesse pubblico di una parte del territorio del Comune di Codevigo, di cui al decreto ministeriale 15 luglio 1969". Per l'esecuzione degli interventi previsti dal progetto, secondo quanto previsto al comma 2 dell'art. 146 del D. Lgs. 42/2004, è fatto obbligo "di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione". L'area di progetto è anche marginalmente compresa nel contesto di villa palladiana – Villa Foscari, Malcontenta (P.T.R.C. Allegato B3, Ambito 31 - Figura 33), con le seguenti prescrizioni: "individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa, con particolare attenzione a quelle di A. Palladio, villa Foscari a Malcontenta, individuandone gli ambiti di riferimento e scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali". Con riferimento alla **tutela archeologica**, risulta che nell'area in esame non sono presenti aree archeologiche, vincolate ai sensi della Legge n. 1089/1939 e Legge n. 431/1985. L'intera Laguna Veneta è individuata come zona archeologica ad esclusione delle aree oltre la conterminazione lagunare. Quanto al vincolo idrogeologico, l'area interessata dagli interventi dal progetto non ricade all'interno di un'area sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. del 30/12/1923 n. 3267 e del suo regolamento di attuazione R.D. 1126/1926;
- in relazione ai **Piani di Settori**, il Proponente ha analizzato il **Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA) 2015-2021**, dal quale emerge che l'area oggetto di intervento ricade in aree a Rischio medio (R2) e a Pericolosità idraulica moderata (P1) e che, per quanto riguarda i tiranti idraulici per un Tempo di Ritorno [TR] di 100 anni e di 300 anni, viene indicato un tirante di altezza $h < 0,5$ m.

In ordine al quadro ambientale, alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Suolo e Sottosuolo

- nell'ambito dell'inquadramento geologico e geomorfologico nello SPA, il Proponente evidenzia i principali caratteri strutturali generali nello stato di fatto, unitamente all'assetto stratigrafico dell'area, all'analisi ambientale delle terre e rocce da scavo (con le attività di campionamento e risultati analitici, bilancio delle materie, individuazione dei siti di conferimento). Nel caso dei terreni analizzati, tutti gli analiti rientrano all'interno dei valori di concentrazione soglia indicati in Tab.1 Colonna B (siti ad uso commerciale e industriale) dell'allegato 5 al D. Lgs 152/2006, e pertanto i materiali possono essere reimpiegati come sottofondo stradale. La presenza dell'arsenico (As) nelle acque sotterranee, oltre i 10 µg/l, è

legata all'esistenza di falde dalle condizioni tipicamente riducenti, confinate in particolari strati di terreno torboso-argillosi ricchi di materiale organico, abbondantemente presenti nell'area, che portano alla non potabilità delle acque. Pertanto, i materiali di scavo prodotti nell'ambito delle attività di cantiere, per quanto analizzato, possono essere escluse dalla disciplina dei rifiuti e riutilizzabili con le destinazioni urbanistiche compatibili. I materiali per la realizzazione dei rilevati stradali non devono essere di natura argillosa scistosa, non gelivi e non devono contenere componenti vegetali od organiche. Le risultanze dell'indagine geognostica in sito hanno evidenziato che nell'area sono presenti in netta prevalenza terreni fini con caratteristiche meccaniche piuttosto scadenti e con presenza di livelli di argille molli e torbose tutti i campioni analizzati sono classificabili ai sensi CNR UNI 10006/1963 nei gruppi A4-A7 e non risultano quindi idonei alla formazione di rilevati ai sensi del capitolato. Alla luce di quanto esposto, il Proponente afferma che risulterà necessario procedere all'approvvigionamento del materiale mancante e che non sarà possibile un completo riutilizzo del materiale di scavo;

- con riferimento specifico al bilancio delle materie, secondo il Proponente, la caratterizzazione chimica ha messo in evidenza come le terre possano essere reimpiegate come sottoprodotti, in condizioni d'uso del suolo compatibili (sottofondi e rilevati stradali) ai sensi della norma vigente. Tuttavia, le caratteristiche meccaniche dei materiali scavati non permettono il reimpiego totale come riempimento dei rilevati e dei pacchetti stradali. Pertanto, si prevede l'impiego pressoché totale del primo livello di suolo come fodera vegetale e un fabbisogno di materiale, che dovrà essere approvvigionato da cava, di circa 6.000 m³. Per tutti i materiali in esubero, circa 7.500 m³, è previsto il conferimento a discarica autorizzata;

Atmosfera e clima acustico

- vengono riportate nello SPA le caratteristiche meteorologiche regionali e locali (stazione agrometeorologica di Mira, distante 5,6 km dall'area di intervento) fino al 2021 e dello stato della qualità dell'aria, anche con il relativo quadro normativo regionale (zonizzazione Veneto in vigore dall'1/01/2021). Per comprendere lo stato di qualità dell'aria nell'area di indagine il Proponente fa riferimento ai risultati dell'ultima campagna di monitoraggio con stazione mobile effettuate nel comune di Mira nel 2016. Sono riportati i risultati dell'attività di monitoraggio contenuti nei rapporti dell'attività di monitoraggio effettuati dal Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia. Durante la campagna di monitoraggio le concentrazioni di monossido di carbonio, biossido di zolfo e biossido di azoto non hanno mai superato i limiti di legge a mediazione di breve periodo. Questi inquinanti non presentano quindi particolari criticità. Anche per quanto riguarda benzene e metalli, le medie complessive ponderate dei due periodi di monitoraggio sono risultate inferiori al valore limite annuale per il benzene e per il piombo ed inferiori ai valori obiettivo per i restanti metalli (D.lgs. n. 155/10). Diversamente la concentrazione media complessiva ponderata di benzo(a)pirene (1.7 ng/m³) è risultata superiore al valore limite annuale di 1 ng/m³. Inoltre, la concentrazione di ozono nella campagna relativa al "semestre estivo" ha superato l'obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana in una giornata su 48 di misura. La concentrazione di polveri PM10 ha superato il valore limite giornaliero per la protezione della salute umana, pari a 50 µg/m³, da non superare per più di 35 volte per anno civile, per un totale di 21 giorni di superamento su 118 complessivi di misura (18%). La media complessiva ponderata dei due periodi di monitoraggio eseguiti è stata pari a 44 µg/m³. L'applicazione della metodologia di calcolo del valore medio annuale di PM10, basata sul confronto con la stazione fissa di riferimento di background urbano di Parco Bissuola a Mestre, stima per il sito di Mira un valore di 36 µg/m³, inferiore al valore limite

annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La medesima metodologia di calcolo stima, inoltre, il superamento del valore limite giornaliero per un numero di giorni superiore ai 35 consentiti. L'adozione da parte di ARPAV dell'indice sintetico di qualità dell'aria, basato sull'andamento delle concentrazioni di PM10, biossido di azoto e ozono, permette di evidenziare che nel 69% delle giornate di monitoraggio eseguite a Mira la qualità dell'aria è stata giudicata accettabile, nell'8% pessima, nel 6% buona e mediocre e nel 3% scadente.

- gli impatti potenziali sono relativi alla **modifica della qualità dell'aria**, sia per la fase di cantiere che per quella del traffico in esercizio. L'impatto potenzialmente più rilevante esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente atmosfera è legato alla possibile produzione di polveri, provenienti direttamente dalle lavorazioni e, in maniera meno rilevante, quelle indotte indirettamente dal transito di mezzi meccanici ed automezzi sulla viabilità interna ed esterna. Gli effetti sono considerati trascurabili dal Proponente, sia per l'entità e la temporaneità degli interventi (comunque, per limitare la possibilità dell'innalzamento di polveri dai cumuli di materiale si provvederà alla loro bagnatura con acqua), sia perché all'esterno delle aree di cantiere i mezzi si muoveranno esclusivamente su strade asfaltate e si prevede la copertura dei cassoni così da ridurre, nel caso di trasporto di materiale pulverulento come nel caso del terreno in esubero, la possibilità di diffusione dal cassone di polveri. Anche in questo caso nel caso in cui il terreno risulti particolarmente pulverulento si dovrà provvedere alla bagnatura della viabilità di accesso al cantiere. Il Proponente illustra una serie di misure generali di mitigazione che saranno sviluppate puntualmente nell'ambito della fase di Progettazione Esecutiva e di stesura del Piano di Sicurezza. Poi, considerata la ridotta quantità di traffico generata, che ammonta mediamente a 6 veicoli leggeri e 4 autocarri al giorno, le caratteristiche ambientalmente performanti dei mezzi e il carattere temporaneo dell'attività si ritiene che le emissioni non siano tali da determinare uno scadimento della qualità dell'aria. Analogamente, per quanto riguarda le emissioni da parte dei mezzi impiegati in cantiere per gli scavi e i movimenti terra, considerando il valore contenuto delle ore di funzionamento dei macchinari e la loro saltuarietà nell'ambito della durata complessiva del cantiere, il Proponente non ritiene di valutare come significative le relative emissioni. Viene ribadito dal Proponente che, considerata la distanza dei recettori dagli assi viari interessati dal transito dei mezzi e il numero ridotto di mezzi impiegati, si esclude la possibilità dell'insorgere di interferenze significative nei confronti della popolazione locale anche in relazione al funzionamento esclusivamente diurno del cantiere. Nel complesso, quindi, vengono escluse interferenze negative nei confronti della popolazione locale durante la fase di realizzazione delle opere di progetto;
- per quanto riguarda la fase di esercizio, secondo il Proponente, la nuova bretella di collegamento alla S.S. 309 non determina un aumento del traffico ma rende più agevole l'immissione da Via Malcanton attraverso la rotatoria esistente. Questa riorganizzazione viabilistica comporterà un beneficio in termini di inquinamento atmosferico in relazione al fatto che si eviterà il formarsi di code nei momenti in cui il traffico sulla Romea risulta particolarmente intenso riducendo così lo stazionare dei veicoli con il motore acceso in attesa di immettersi. Circa il funzionamento della pista ciclo pedonale ovviamente non si avranno emissioni di sostanze inquinanti, anzi l'entrata in funzione del sottopassaggio favorirà la scelta dell'utilizzo della bicicletta da parte dei residenti della località Malcanton in ragione della possibilità di attraversare la S.S. 309 in completa sicurezza;
- quanto al **clima acustico**, il Proponente assicura che per limitare le emissioni sonore si adotteranno degli accorgimenti, quali l'utilizzo di macchinari in buono stato di manutenzione e dotati di dispositivi silenziatori, che consentono il rispetto dei limiti di emissione fissati dalla Direttiva 2000/14/CE, così come modificata dalla 2005/88/CE,

concernenti l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto. Le attività di cantiere più significative che riguardano la realizzazione del sottopassaggio per la pista ciclo pedonale si sviluppa ad una distanza significativa dagli edifici residenziali. Pertanto, considerato che in prossimità dei recettori residenziali si prevede la presenza del solo cantiere mobile per la realizzazione del primo tratto di rilevato stradale il Proponente ritiene che le attività di cantiere, anche per il loro suo carattere temporaneo, non siano in grado di determinare una modificazione significativa del clima acustico. Per la fase di esercizio, valgono le considerazioni sopra espresse circa gli impatti potenziali sulla qualità dell'aria: a seguito dell'entrata in esercizio della nuova infrastruttura non si generano interferenze significative tali da modificare il clima acustico dell'area. Come sottolineato più volte dal Proponente, l'obiettivo che si intende perseguire con la realizzazione delle opere di progetto deriva dal fatto che la nuova configurazione consente di razionalizzare l'accesso alla S.S. da Via Malcanton utilizzando la rotonda esistente ed eliminando un pericoloso incrocio a raso. L'aumento della sicurezza è ancor più significativo rispetto alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti che attualmente devono attraversare la S.S. 309 e che, a seguito della realizzazione del sottopassaggio, possono giungere a Via Seriola Veneta Sinistra e di qui Oriago in tutta sicurezza. Sono comunque significativi anche gli effetti sulla S.S. 309 Romea in quanto si aumenta il grado di sicurezza e si riducono le situazioni in grado di generare rallentamenti;

Acque superficiali

- Nell'area sono presenti numerosi scoli consortili, gestiti dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive (come si osserva nello stralcio planimetrico riportato del Piano di Classifica del CdB Acque risorgive). In particolare, lungo la via Seriola Veneta Destra (con direzione est-ovest) scorre lo scolo "Parallelo alla Seriola Intercluso" che risulta intercluso tra la citata via, il suo collegamento alla S.S. 309 e la stessa via Romea, mentre lungo la S.S. 309 scorre il Fosso Stocchero. I due scoli risultano entrambi interessati dal sottopasso della pista ciclo-pedonale, come si desume dalla planimetria generale di progetto (Tavola D01/1) e dal profilo di progetto sottopasso ciclopedonale. Considerato che le attività di cantiere non interessano direttamente i detti corsi d'acqua superficiali, si esclude la possibilità di interferenze dirette ed indirette con l'ambiente idrico durante l'esecuzione degli interventi, dovute quest'ultime alla dispersione accidentale sul suolo di sostanze inquinanti. Il Proponente specifica che il cantiere e le singole lavorazioni saranno organizzati in maniera tale da limitare al minimo l'interferenza degli interventi con la S.S. 309 Romea e con la viabilità locale per cui si prevede la necessità di creare dei restringimenti temporanei della carreggiata e, al limite, dei sensi unici alternati. Queste situazioni saranno gestite in maniera tale da limitare al minimo i rallentamenti sulla S.S. 309 Romea direttamente da ANAS che è il gestore di questo importante asse viario;

Aspetti vegetazionali e faunistici

- come sottolineato dal Proponente, l'area interessata dagli interventi di progetto si inserisce in un contesto ambientale fortemente antropizzato caratterizzato dalla presenza della S.S. 309 Romea che rappresenta una barriera rispetto alla connessione ecologica del territorio. Il territorio percorso dalla S.S. 309 risulta fortemente antropizzato con la presenza a nord di alcune aree produttive e commerciali, mentre nella parte a sud si sviluppa un'area agricola che termina nell'area urbana di Malcanton. L'area agricola presenta i connotati tipici dell'agricoltura intensiva destinata alla produzione cerealicola dove, per favorire la meccanizzazione delle pratiche agronomiche, si sono eliminate le siepi campestri posti a

confine di proprietà e le formazioni ripariali poste a margine dei fossati. In questo contesto ambientale, in cui sono assenti associazioni vegetazionali strutturate, le presenze faunistiche sono rappresentate dalla frequentazione da parte delle specie antropofile e di specie che sostano nell'area in maniera del tutto occasionale a scopo trofico, ad esempio immediatamente dopo l'aratura, la semina o la mietitura. Non vi sono le condizioni ecologiche adatte a consentire la formazione di biocenosi stabili data l'assenza di habitat che possano soddisfare le esigenze delle specie nelle diverse fasi fenologiche. Nelle aree agricole circostanti l'area di intervento troviamo il fagiano, l'airone cinerino, la garzetta, il gabbiano comune, la cornacchia grigia. Tra i rapaci diurni si segnalano la poiana e il gheppio. In prossimità delle siepi tra i mammiferi troviamo il toporagno, la talpa, il riccio e la lepre europea. Tra gli anfibi, in prossimità dei fossi di scolo, potenzialmente si possono trovare la rana agile, i rospi e la raganella; tra i rettili potenzialmente si possono trovare la lucertola comune, il ramarro e il biacco;

- siccome gli interventi riguardano, come detto, esclusivamente un'area fortemente antropizzata, caratterizzata dalla presenza di un'arteria stradale intensamente trafficata, dove, anche per la presenza di questi elementi detrattori, non viene segnalata dal Proponente la presenza di emergenze floristiche e naturalistiche. Pertanto, si esclude la possibilità dell'insorgere, durante la fase di cantiere, di interferenze dirette e/o indirette significative nei confronti delle componenti vegetazionali e faunistiche;

Paesaggio

- viene fornito dal Proponente un inquadramento paesaggistico e storico-insediativo e archeologico dell'area di intervento, con la specificazione dei caratteri qualitativi e della sensibilità dei paesaggi attraversati (valutazione della vulnerabilità del paesaggio, qualità percepita del paesaggio). L'area a nord-ovest della SS 309, non soggetta a tutela paesaggistica, ricade nell'ambito della "bassa pianura tra il Brenta e l'Adige". Il contesto ricomprende spazi dove la componente rurale assume un peso evidente; la presenza antropica è strutturata su una pluralità di centri e realtà abitate che si attestano prevalentemente lungo la viabilità principale e secondaria, rafforzandosi in corrispondenza dei nodi storici. I caratteri paesaggistici principali sono così dati dal disegno del sistema agricolo e manufatti ad esso connessi. Le realtà urbane più strutturate, pur mantenendo vivo questo rapporto, evidenziano una marcata separazione tra abitato e spazio agricolo. La porzione di territorio che si trova a sud-est della SS 309 è ricompresa nell'ambito indicato come "Laguna di Venezia". L'area comprende il sistema lagunare e la porzione di territorio che si affaccia su di esso, per gli ambiti dove la presenza antropica risulta limitata o contraddistinta dalla permanenza di caratteri storici. I valori principali sono dati, pertanto, dalla possibilità di leggere il disegno naturale e le permanenze storiche del territorio che si relaziona con la laguna. Per quanto riguarda, in particolare, l'area d'intervento emerge in modo evidente come gli elementi di maggiore valore paesaggistico siano in parte compromessi dalla presenza di più elementi antropici che identificano lo spazio. Sul lato Nord rispetto all'asse della Romea, che assume comunque un aspetto di identità e riconoscibilità del contesto, la presenza di aree artigianali e di servizio lungo il margine ovest della statale assume un evidente peso percettivo, come pure sul lato opposto della carreggiata la nuova area residenziale di Malcanton determina un ulteriore elemento di riferimento visivo. Dal lato a Sud dell'asse della Romea il contesto agricolo è caratterizzato da un'agricoltura di tipo intensivo indirizzata alla produzione cerealicola e dalla completa assenza di formazioni vegetazionali strutturate, quali le siepi. Procedendo verso nord, verso Marghera, sullo stesso lato si trovano alcuni insediamenti urbani quali Malcanton, di recente formazione, e Malcontenta. L'intervento interessa quindi un'area priva di emergenze

paesaggistiche e naturalistiche ed elementi peculiari e distintivi degni di nota, per la presenza antropica e le relative conseguenti pressioni che risultano evidenti. La scelta del tracciato è stata condizionata dalla presenza del canale "Parallelo Alla Seriola Intercluso" che scorre a lato della Romea, dal cui ciglio si è rispettata la distanza di quattro metri come richiesto dal "Regolamento di Polizia Idraulica" allegato al Verbale di Deliberazione dell'Assemblea n° 13 del 11/09/2012 del Consorzio di Bonifica Alta Pianura Veneta. Per quanto riguarda gli aspetti archeologici, l'area in esame non restituisce tracce ascrivibili alla pre-protostoria. Viene ricordato unicamente il sito eneolitico dell'"Isola delle statue" presso Marghera che dimostra comunque frequentazioni rilevanti anche in settori pienamente lagunari. I rinvenimenti superficiali di materiale romano e tardo-antico segnalati già nella Carta Archeologica del Veneto rimandano appunto ad una frequentazione forse di ambito rurale in un contesto ai margini della centuriazione patavina -di cui manca un quadro organico e coerente che a causa delle esondazioni del Brenta ha perso leggibilità. Il problema del tracciato della via Annia, il collegamento tra Padova ed Altino, è ancora evidente per il medesimo motivo: il riconoscimento delle limitazioni agrarie e della viabilità antica risulta estremamente dubbio stante le informazioni storiche topografiche e archeologiche. Tuttavia, è proposto un passaggio della strada consolare in questione proprio da Malcontenta dove la via Annia arriverebbe con un percorso proveniente da Sud Est per piegare in prossimità dell'attuale Naviglio Brenta verso Mestre. La Tabula Peutingeriana indica, peraltro le mansio Maio Meduaco e Mino Meduaco. Durante la tarda età romana il corso del Brenta con uno dei suoi corsi, che gli storici riconoscono nel Meduacus Maior, già menzionato da Tito Livio, doveva attraversare più a Sud la pianura presso le località di Sambruson e Lugo. L'attività del fiume ha così portato detriti a tal punto da costringere il bacino lagunare a ritirarsi verso Est. Questa regressione lagunare ha consentito la nascita di una nuova area di terre emerse che nel corso del medioevo ha ospitato fitte aree boscate. La cartografia storica, a partire dal Cinquecento, illustra il nuovo percorso del Brenta (il cambiamento idrografico avviene artificialmente nell'ambito del conflitto tra padovani e veneziani; nel 1143 i Padovani attuano un piano strategico centrato sulla diversione del fiume Brenta verso Strà e Dolo, stravolgendo tutto il percorso meridionale del Brenta) e anche un'asse stradale, ad esso parallelo, sul quale sporadicamente sorgono edifici abitativi e produttivi. L'area di Malcontenta assume un ruolo rilevante sin dal medioevo, quale pertinenza del monastero di S. Ilario, ma è in età moderna che si consolida questa vocazione rurale e produttiva fino alla costruzione della Villa de "la Malcontenta" nella metà del XVI secolo. Viene presentata la Carta del Rischio Archeologico, in particolare per l'area di progetto (raggio di 1.500 m dalle opere). Oltre al sito archeologico attestato di S. Ilario gli altri punti indicati sulla carta si riferiscono a presenze archeologiche localizzate di età romana prevalentemente sporadiche e consistenti in spargimenti di materiale frammentario. In altri due casi invece i rinvenimenti sono più consistenti poiché sono documentate presenze di elementi strutturali. Di fatto, l'area direttamente interessata dalle opere di progetto manca di riscontri concreti di tipo archeologico, ma gli indizi soprattutto di tipo storico e topografico restituiscono un quadro di frequentazione antropica dall'età romana a tutta l'età moderna. Il passaggio della via Annia, ad esempio è molto dubbio ma verosimilmente collocabile proprio in quest'area. I siti archeologici registrati in passato nell'ambito del buffer proposto (1500 m.) per questa ricerca sono quindi un elemento oggettivo degno di nota che suggerisce un potenziale archeologico classificabile come medio (6);

- l'area di cantiere si sviluppa in fregio alla S.S. 309 Romea e quindi la presenza del cantiere non determina, anche per il suo carattere di temporaneità, un'alterazione dei luoghi da un punto di vista paesaggistico in quanto all'interno delle aree occupate non si nota la presenza di alcun elemento di pregio. Durante la fase di cantiere, garantendo uno stoccaggio organizzato dei materiali d'opera e di risulta tale da evitarne la dispersione nell'ambiente

circostante, la percezione paesistica dei luoghi, data la loro attuale destinazione d'uso, risulterà immutata, secondo il Proponente. Così anche per la fase di esercizio, viene sottolineato dal Proponente che la nuova bretella stradale si sviluppa all'interno di un'area agricola interessata da un'attività di tipo intensivo indirizzato alla produzione cerealicola. In questo contesto agricolo fortemente meccanizzato non si registra la presenza di alcun elemento vegetazionale di pregio paesaggistico e quindi l'inserimento della nuova bretella non rappresenta in questo contesto un elemento detrattore della qualità paesaggistica del territorio. Sul lato opposto della S.S. 309 Romea, dove si torva una delle uscite del sottopassaggio ciclo pedonale, il contesto paesaggistico risulta fortemente caratterizzata dalla presenza di infrastrutture stradali e di aree produttive e commerciali. In questo contesto il sottopasso ciclopedonale non introduce, in quanto interrato, elementi di intrusione visiva e non modifica secondo il Proponente la percezione paesaggistica dell'area che comunque non presenta elementi di pregio.

Salute Pubblica

Il Proponente considera anche questa componente ambientale per verificare l'esistenza di potenziali fattori di impatto. Per la tipologia dei cantieri non verranno creati impatti negativi atti a determinare uno scadimento dello stato di salute della popolazione residente nell'area circostante. Vista la natura del progetto in esame il Proponente afferma che non si approfondisce ulteriormente la trattazione relativa agli impatti in fase di cantiere e rimanda invece alle valutazioni effettuate per i fattori di pressione potenziale costituiti dall'aria e dal rumore, trattati sopra separatamente, i quali non risultano in grado di determinare conseguenze sulla specifica componente. Rispetto alla salute e all'incolumità delle persone, le aree di cantiere risulteranno chiaramente delimitate e dotate della segnaletica prevista dalla normativa vigente. Inoltre, come già ricordato, l'organizzazione dei cantieri sarà tale da evitare la dispersione dei rifiuti e il loro stoccaggio in cantiere sarà limitato nel tempo. Per quanto riguarda la fase di esercizio, il Proponente rimarca che la popolazione locale trarrà sicuramente beneficio dall'entrata in funzione delle nuove opere in riferimento alla messa in sicurezza di un incrocio che i residenti devono affrontare giornalmente o per ragioni di lavoro o per poter usufruire dei principali servizi e dei negozi dei prodotti essenziali. La presenza del sottopasso ciclopedonale rappresenta sicuramente un beneficio per la popolazione, in quanto vien garantita la possibilità di attraversare la Romea in sicurezza anche, semplicemente, per raggiungere la fermata dell'autobus.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio

Nella documentazione presentata dal Proponente non si riscontra il Piano di Monitoraggio Ambientale.

Con riferimento al Format di supporto Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale

Siccome l'area di progetto si trova ad una distanza di 2,4 Km dai siti di interesse comunitario IT3250046 – Laguna di Venezia e IT3250030 - Laguna medio-inferiore di Venezia e l'area naturale minore più prossima all'area di intervento è il Forte Tron a Catene di Marghera, identificato con il codice VE033, che si trova a 2,6 Km, il Proponente ha ritenuto opportuno presentare il Format di supporto Screening di VInCA, unitamente ad una Relazione di non necessità di VInCA, ai sensi della DGR n. 1400 del 29/08/2017. Vengono analizzati i potenziali effetti ambientali derivanti dall'opera in progetto e vengono riportati i caratteri rappresentativi dei siti, sulla base di quanto indicato dai Formulare Standard e dalle pubblicazioni riferite alle

aree naturalistiche. Accertata la lontananza dell'area di progetto dai siti sopra citati, il Proponente esclude la possibilità di effetti diretti pregiudizievoli per l'integrità dei siti considerati. Nella Relazione si procede quindi alla verifica di relazioni tra il nuovo assetto previsto dalla realizzazione della controstrada e della pista ciclo-pedonabile con altri elementi naturali (quali boschi, zone umide, prati, grotte, corsi d'acqua, ecc.) che possano indirettamente consentire la propagazione degli effetti all'interno dei siti. Tale verifica viene sviluppata analizzando l'uso attuale del suolo e i vari strumenti di gestione del territorio in ambito naturalistico-ambientale. Le aree soggette alle potenziali pressioni generate dalla realizzazione ed entrata in esercizio di quanto proposto coinvolgeranno gli spazi limitrofi all'area d'ingombro dell'opera. Si tratta di aree attualmente destinate ad uso agricolo con superfici a copertura erbacea (principalmente "Terreni arabili in aree irrigue") delimitate dalla rete viabile e dal tessuto urbano discontinuo denso, tutti fattori antropici che limitano la valenza ambientale dell'area coinvolta dall'intervento. Sulla base della lettura dell'uso del suolo, a questo livello per il Proponente non si rileva la presenza di aree di particolare valenza ambientale o dove siano presenti elementi che possono concorrere allo sviluppo di relazioni ecologiche. Dallo studio condotto emerge che l'area di progetto e gli spazi ad esso limitrofi, non presentano valenze ambientali significative o interconnesse con i siti Natura 2000 tramite aree di rete ecologica. Dunque, secondo il Proponente, l'intervento non produrrà alcuna frammentazione o interruzione del tessuto locale che possa svolgere funzioni di carattere ecologico o di sviluppo alla biodiversità locale.

L'area, già interessata dalla presenza di opere di urbanizzazione, subirà un aumento di superficie per le reti stradali, a scapito di superficie adibita ad uso agricolo (in qualità di terreni arabili in aree irrigue) che però non subirà ulteriore frammentazione. Come più volte sottolineato dal Proponente, l'area di progetto, così come gli spazi limitrofi entro i quali si potranno avere effetti durante la fase di cantiere, non interessa i siti di Rete Natura 2000 più prossimi, che si trovano ad una distanza di oltre 2 km. Si esclude quindi qualsiasi effetto diretto sugli habitat, la vegetazione e la fauna, presenti e tutelati nei siti stessi, in quanto non si può verificare alcuna sovrapposizione tra questi ultimi e l'opera stessa. Analizzando l'area interessata dal progetto, si è potuto constatare che non è presente una vegetazione assimilabile a quella riscontrabile nei vari habitat dei siti in essere, che possa in qualche modo creare una certa continuità ecologica all'esterno dei siti Natura 2000. Gli stessi strumenti di pianificazione territoriale legati agli ambiti naturalistico-ambientale, confermano l'assenza nell'area oggetto di intervento, di elementi di valenza ambientale significativa o meritevole di tutela che possano creare collegamenti ecologici con i siti, potendo così escludere anche possibili effetti indiretti e secondari che potrebbero svilupparsi durante la fase di realizzazione dell'opera e/o durante la fase di gestione.

Con riferimento alla Relazione sulla gestione dei materiali da scavo

Il Proponente presenta una Relazione illustrante la gestione dei materiali di scavo (cfr. Codice Elab. 48A_T-00_CA-00_CAN_RE-02_A), che riporta la caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo ai fini della gestione dei materiali necessari alla realizzazione dell'opera in progetto e delle modalità di gestione sia delle terre provenienti dagli scavi che di quelli da approvvigionare dall'esterno. La caratterizzazione ambientale, secondo il Proponente, tiene in considerazione il bilancio delle materie, l'organizzazione del cantiere, le modalità di utilizzo dei materiali, la compatibilità ambientale, sia in termini di approvvigionamenti che di gestione dei materiali di risulta nel rispetto delle disponibilità offerte dal territorio e della normativa vigente in materia. È stato prioritariamente valutato il possibile reimpiego dei materiali di scavo nell'ambito dello stesso progetto in funzione della compatibilità ed i fabbisogni previsti. L'analisi effettuata ha preso in considerazione il contesto geolitologico locale, definito sulla

base delle conoscenze geologiche e ambientali dell'area integrate con le indicazioni progettuali relative al computo dei movimenti di materie previsti, con l'individuazione dei relativi fabbisogni, in termini di esigenze di materiali da cava, necessari per le diverse fasi costruttive (formazione dei rilevati, realizzazione delle opere d'arte, ecc.) e, dall'altra parte, delle disponibilità di quantitativi di terre provenienti dagli scavi, suddivisi in funzione delle caratteristiche e delle aree di provenienza. Dalle informazioni derivate dal progetto l'intervento andrà a movimentare terre da scavo, da escludere dalla disciplina dei rifiuti, per un volume complessivo di circa 7.861,05 m³, così distribuiti: SCOTICO + FODERA VEGETALE 1.071,00 m³; SCAVI PROFONDI 6.790,05. Complessivamente sono stati prelevati n. 8 campioni di terreno e n. 2 campioni di acqua. I campioni di acqua sono stati prelevati dai piezometri PZ2 e PZ3. Lo schema di campionamento impiegato per la caratterizzazione ambientale è stato realizzato secondo i principi dell'Allegato 2, Art. 8 del DPR 120/17 relativo alle "Procedure di campionamento in fase di progettazione". Il set di analisi chimiche per i campioni di terreno ha previsto la ricerca dei seguenti elementi: metalli pesanti (Arsenico, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo esavalente, Mercurio, Nichel, Piombo, Rame, Selenio, Zinco); BTEX, IPA; C > 12; Amianto. Tutti i campioni di terreno sono stati confrontati con i valori di concentrazione soglia indicati in Tab.1 colonna B (siti ad uso commerciale e industriale) dell'allegato 5 al D. Lgs. 152/2006; per i campioni di acqua, invece, è stato preso a riferimento la Tab. 2 dell'allegato 5 al D. Lgs. 152/2006. La scelta di confrontare i valori rilevati con i limiti di concentrazione soglia della colonna B (Tab. 1 dell'allegato 5 al D. Lgs. 152/2006) è dettata dalla destinazione d'uso dei materiali come sottofondo stradale. La caratterizzazione chimica ha messo in evidenza come le terre possano essere reimpiegate come sottoprodotti, in condizioni d'uso del suolo compatibili (sottofondi e rilevati stradali) ai sensi della norma vigente. Tuttavia, le caratteristiche meccaniche dei materiali scavati non permettono il reimpiego totale come riempimento dei rilevati e dei pacchetti stradali. Pertanto, è previsto l'impiego pressoché totale del primo livello di suolo come fodera vegetale e un fabbisogno di materiale, che dovrà essere approvvigionato da cava, di circa 6.000 m³. Per tutti i materiali in esubero, circa 7500 m³, è previsto il conferimento a discarica autorizzata. Il bilancio delle terre e rocce da scavo si può così riassumere (in m³): FODERA VEGETALE totale 776,00 (da scavo), esubero 337,84; INERTI PER PACCHETTI STRADALI totale 1.699,00 (da esterno), esubero 120,00; RIEMPIMENTO RILEVATI totale 4.381,00 (da esterno), esubero 7.061,65. Vengono elencati i siti di conferimento presenti nella Provincia di Venezia (codice CER 170504).

CONSIDERATO E VALUTATO che la Città Metropolitana di Venezia – Area Tutela Ambientale ha espresso il proprio parere, trasmesso con nota acquisita al prot. MASE n. 107715 del 3/07/2023, evidenziando di non avere particolari osservazioni, reputando l'intervento migliorativo rispetto alla situazione attuale. L'Ente evidenzia solo che "dalle tavole progettuali risulta evidente che non sarà utilizzato l'abbozzo di raccordo esistente ma mai utilizzato sulla SS 309 Romea al Km 121 + 830, che attualmente versa in stato di abbandono con la presenza di infestanti ed occasionali abbandoni rifiuti. Di fatto il raccordo della nuova controstrada sembra collocarsi a pochi metri più a est rispetto al precedente descritto". La Città Metropolitana di Venezia, pertanto, "chiede di valutare l'eventuale utilizzo di quello esistente oppure la totale dismissione con demolizione".

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

In merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati appaiono sufficientemente esaustivi. Le soluzioni progettuali indicate negli elaborati allegati per la valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio.

Con riferimento alla coerenza dell'intervento in progetto con il Quadro Pianificatorio e Programmatico

Il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente. In particolare, esso risulta coerente con gli indirizzi contenuti nel vigente PTRC regionale e in linea con le direttive e le prescrizioni contenute nell'art. 47 del Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV). In merito alla compatibilità con gli altri vincoli ambientali e con le aree di salvaguardia, emerge la necessità che vengano rispettati i vincoli che sussistono sull'area di progetto riguardanti la tutela paesaggistica (con il rispetto delle procedure di autorizzazione previste dall'art. 146 del D. Lgs. 42/2004) e quella archeologica (relativamente ai saggi da condurre, sempre ai sensi del medesimo D. Lgs. 42/2004). A seguito della presente procedura, il Proponente dovrà richiedere l'autorizzazione paesaggistica, al fine di valutarne la compatibilità dell'intervento proposto con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Con riferimento agli impatti potenziali sulle componenti ambientali

Per ogni componente ambientale (Suolo e sottosuolo, Atmosfera e Clima acustico, Acque superficiali, Aspetti vegetazionali e faunistici, Paesaggio, Salute umana) è stata fornita una sufficiente descrizione dello stato attuale e dei possibili impatti in fase di costruzione e di esercizio. In generale, per le componenti si può ritenere l'impatto poco significativo o di bassa significatività, tenuto anche conto delle varie misure di prevenzione e mitigazione previste dal Proponente nel progetto che appaiono congrue. Quindi, non emergono particolari elementi di criticità tali da comportare impatti ambientali negativi e significativi.

In sede di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà specificare e dettagliare in modo più approfondito rispetto all'attuale livello di progettazione i previsti interventi di mitigazione riguardanti soprattutto la parte agricola dell'area di progetto della nuova bretella stradale, in modo da garantire la necessaria ricucitura paesaggistica delle aree interessate con l'ambiente circostante. In particolare, vanno specificati e dettagliati gli interventi mirati all'impianto di una quinta arborea lato campagna (con utilizzo di essenze arboree autoctone e in linea con quanto previsto nei sussidi operativi del Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana) e alla creazione di siepi campestri lungo il nuovo tracciato, di tappeti erbosi e di altri elementi di diversificazione vegetazionale nelle aree di risulta (compreso il parcheggio in corrispondenza del tratto chiuso di Via Malcanton).

Con riferimento alla Valutazione di Incidenza Ambientale presentata (Screening primo livello)

Il Proponente ha presentato il Format di supporto Screening di VInCA, unitamente ad una Relazione di non necessità di VInCA (di livello superiore), ai sensi della DGR n. 1400 del 29/08/2017, in quanto l'area di progetto si trova ad una distanza di 2,4 Km dai siti di interesse

comunitario IT3250046 – Laguna di Venezia e IT3250030 - Laguna medio-inferiore di Venezia, mentre l'area naturale protetta più prossima al sito di intervento è il Forte Tron a Catene di Marghera, identificato con il codice VE033, che si trova a 2,6 Km. Il Format è redatto in modo corretto, evidenziando i caratteri rappresentativi dei siti sopra indicati e i potenziali effetti ambientali derivanti dall'opera rispetto agli stessi, nonché seguendo quanto indicato dai Formulare Standard e dalle pubblicazioni riferite alle aree naturalistiche. L'attenzione è stata posta sia con riferimento al rapporto con i siti citati, che rispetto all'uso del suolo e alla gestione del territorio in ambito naturalistico-ambientale nell'area specifica di progetto. Appaiono condivisibili le conclusioni del Proponente che, da un lato, esclude la possibilità di effetti diretti ed indiretti pregiudizievoli per l'integrità dei siti considerati, data anche la lontananza dell'area di progetto dai siti stessi; e, dall'altro lato, giudica le aree interessate dai lavori non di significativa valenza ambientale (superfici agricole a copertura erbacea, caratterizzate in parte dalla presenza di opere di urbanizzazione) o tali da svolgere funzioni di carattere ecologico o di sviluppo della biodiversità locale e valuta l'esito dell'intervento non produttivo di alcuna frammentazione e interruzione del tessuto locale o di interferenze dirette e/o indirette significative nei confronti delle componenti vegetazionali e faunistiche, in relazione alle fasi di realizzazione dell'opera, durante la cantierizzazione e/o in fase di gestione.

Con riferimento ai contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Proponente non presenta un Piano di Monitoraggio all'interno del documento dello SPA. Si reputa utile, pertanto, che venga prodotto un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), da svilupparsi ante operam, nelle fasi di cantiere e post operam, con riferimento alle singole componenti ambientali, per cui risulta necessario prevedere apposite attività di controllo. Il PMA deve essere redatto in accordo con ARPA Veneto e secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)", predisposte dall'ISPRA. Il Piano di monitoraggio, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti. Dovrà riguardare almeno le componenti ambientali atmosfera, acque superficiali, suolo e rumore.

Con riferimento alla Relazione sulla gestione dei materiali da scavo

Preso atto della Relazione illustrante la gestione dei materiali di scavo (cfr. Codice Elab. 48A_T-00_CA-00_CAN_RE-02_A) e dell'intenzione del Proponente di movimentare terre da scavo, da escludere dalla disciplina dei rifiuti, per un volume complessivo di circa 7.860 m³ e quindi di riutilizzare in situ parte del materiale escavato in regime di sottoprodotto, il Proponente/Esecutore dei lavori prima dell'inizio dei lavori dovrà presentare all'Autorità Competente ARPA Veneto il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo ai sensi di quanto previsto dal DPR 120/2017. Si fa presente inoltre al Proponente che, per la gestione dei materiali escavati in regime di rifiuto, nell'ottica dell'art.179 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii., se idonei in virtù della loro caratterizzazione analitica, occorre prediligere il conferimento dei materiali a centri di recupero autorizzati piuttosto che a smaltimento finale in discarica.

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);

- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

- che il progetto “S.S. 309 "Romea". Realizzazione controstrada intersezione Malcanton dal Km 121+800 al Km 122+100. Itinerario E45/E55” non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. con le condizioni ambientali riportate nel seguito
- Che, con riferimento alla VINCA, la Valutazione di livello I (screening) di incidenza specifica si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata (Libello II).

Condizione ambientale	1
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Elementi progettuali, Cantierizzazione, Paesaggio
Oggetto della prescrizione	In sede di progettazione esecutiva, il Proponente, a tutela della componente paesaggio, dovrà: <ul style="list-style-type: none">- organizzare le varie fasi del cantiere in modo tale da non creare ostacoli alla rete viaria interessata e al traffico locale transitante;- dettagliare in modo approfondito i previsti interventi di mitigazione riguardanti soprattutto la parte agricola dell'area di progetto della nuova bretella stradale, in modo da garantire la necessaria ricucitura paesaggistica delle aree interessate con l'ambiente circostante. In particolare, vanno specificati gli interventi mirati all'impianto di una quinta arborea lato campagna (con utilizzo di essenze arboree autoctone e in linea con quanto previsto nei sussidi operativi del Piano d'Area della Laguna e dell'Area

	<p>Veneziana) e alla creazione di siepi campestri lungo il nuovo tracciato, di tappeti erbosi e di altri elementi di diversificazione vegetazionale nelle aree di risulta (compreso il parcheggio in corrispondenza del tratto chiuso di Via Malcanton);</p> <p>- prevedere l'esecuzione, a conclusione dei lavori, dei necessari ripristini relativi alle opere provvisorie della cantierizzazione, anche con la riprofilatura delle superfici, l'inerbimento delle zone a verde con utilizzo di tecniche di idrosemina e la pronta rimozione delle eventuali vie di accesso di cantiere alla fine dei lavori (con successivo ripristino anch'esse con inerbimento).</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Veneto

Condizione ambientale	2
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA), da concordare con l'ARPA Veneto.</p> <p>Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006, D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p> <p>Il Piano di monitoraggio, per ogni componente, dovrà prevedere una indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti; e dovrà riguardare almeno le componenti ambientali atmosfera, acque superficiali, suolo, rumore.</p> <p>Il Piano di monitoraggio dovrà essere sviluppato secondo le seguenti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ante Operam (MAO), per la determinazione dello "stato di zero" prima dell'avvio dei lavori di realizzazione delle opere; • in Corso d'Opera (MCO), per il controllo delle

	<p>alterazioni nella componente prodotte durante le attività di esercizio dei cantieri;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Post Operam (MPO), per il controllo delle alterazioni nella componente prodotte durante l'esercizio dell'opera, per la durata minima di 2 anni.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere, alla conclusione delle attività di cantiere
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Lazio – ARPA Veneto

Condizione ambientale	3
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	PUT
Oggetto della prescrizione	In fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, il Proponente/Esecutore dei lavori dovrà presentare all'Autorità Competente ARPA Veneto il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo ai sensi di quanto previsto dal DPR 120/2017.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Veneto

La coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla