



# PROVINCIA DI VENEZIA

Politiche Ambientali



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

E. prot. DVA - 2012 - 0019911 del 21/08/2012

Resp. Procedimento: dott.ssa Anna M. Pastore ☎0412501229  
Istruttore: dott. Guido Frasson ☎0412501231

Venezia, 14 AGO. 2012

Prot. n° 74100/12

Classificazione: XII-2

**Oggetto:** Invio osservazioni ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 relative al Sistema Conoscitivo Unitario della Linea AV/AC Venezia - Trieste. Infrastrutture ferroviarie strategiche, legge n. 443/2001.

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Spedita a mezzo posta elettronica certificata

Alla Regione Veneto  
Segreteria Regionale Ambiente e Territorio  
U.C. Valutazione Impatto Ambientale  
Calle Priuli - Cannaregio 99  
30121 VENEZIA (VE)

Raccomandata A.R.

Con deliberazione n. 64/2012 del 07.08.2012 il consiglio provinciale ha espresso le proprie osservazioni in merito alla documentazione relativa al Sistema Conoscitivo Unitario della Linea AV/AC Venezia - Trieste, confermando le osservazioni già formulate con propria delibera n. 11/2011 trasmessa con nota prot. n.10259 del 18.02.2011, che ad ogni buon conto si allega, e integrando le medesime con le considerazioni riportate nell'allegato A) alla presente nota, cui si rimanda.

La deliberazione n. 64/2012 del 07.08.2012, firmata digitalmente e immediatamente eseguibile, è pubblicata all'Albo Pretorio informatico di questa Provincia per 15 gg consecutivi a partire dal 10.08.2012 ai sensi del D.Lgs n. 267/00.

Distinti saluti

Allegati:  
Deliberazione n. 11/2011  
Allegato A)



Il Funzionario Tecnico

Dott.ssa Anna Maria Pastore

**Panella Monica**

**Da:** Per conto di: protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it [posta-certificata@legalmail.it]  
**Inviato:** martedì 14 agosto 2012 13.37  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** POSTA CERTIFICATA: PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411 [/iride] [prot]2012/74100[/prot]  
**Firmato da:** posta-certificata@legalmail.it  
**Allegati:** daticert.xml; PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411[/iride] [prot]2012/74100[/prot]

**Messaggio di posta certificata**

Il giorno 14/08/2012 alle ore 13:36:55 (+0200) il messaggio "PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411[/iride] [prot]2012/74100[/prot]" è stato inviato da "protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it" indirizzato a: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Il messaggio originale è incluso in allegato.

**Identificativo messaggio:**

521774456.1522744732.1344944215220vliaspec04@legalmail.it

L'allegato daticert.xml contiene informazioni di servizio sulla trasmissione

**Legalmail certified email message**

On 2012-08-14 at 13:36:55 (+0200) the message "PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411[/iride] [prot]2012/74100[/prot]" was sent by "protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it" and addressed to: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

The original message is attached with the name postacert.eml or PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411[/iride] [prot]2012/74100[/prot].

**Message ID:** 521774456.1522744732.1344944215220vliaspec04@legalmail.it

The daticert.xml attachment contains service information on the transmission

14/08/2012

**Papella Monica**

**Da:** protocollo.provincia.venezia@pecveneto.it  
**Inviato:** martedì 14 agosto 2012 13.37  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** PROVINCIA DI VENEZIA: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA-TRIESTE [iride]1062411[/iride] [prot]2012/74100[/prot]

**Allegati:** 01142763-0.pdf; 01142764-0.pdf; 01142765-0.pdf; 01142766-0.pdf; 01142767-0.pdf; 01142768-0.pdf; datiiride.xml



01142763-0.p  
df



01142764-0.p  
df



01142765-0.p  
df



01142766-0.p  
df



01142767-0.p  
df



01142768-0.p  
df



datiiride.xml

del 14/08/2012 Oggetto: INVIO OSSERVAZIONI RELATIVE AL SISTEMA CONOSCITIVO UNITARIO DELLA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE - INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE Protocollo n. 74100

**A seguito degli approfondimenti emersi in sede di Commissione congiunta III e V e nel corso della sospensione della odierna seduta consiliare, la relazione istruttoria viene riproposta con la seguente formulazione:**

**Nuova pubblicazione di deposito della documentazione relativa al Sistema Conoscitivo Unitario della Linea AV/AC Venezia - Trieste progetti preliminari e S.I.A. delle tratte: Mestre - Aeroporto Marco Polo; Aeroporto Marco Polo - Portogruaro; Portogruaro - Ronchi dei Legionari; Ronchi dei Legionari - Trieste. Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001. Osservazioni**

La società ITALFERR aveva già provveduto il 28.12.2010, ai sensi dell'art. 170 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i., al deposito presso la Provincia di Venezia del progetto preliminare per la realizzazione della nuova linea AV/AC Venezia - Trieste. Con tali note la società proponente il progetto chiedeva agli enti ed amministrazioni interessate la verifica della presenza di eventuali interferenze presenti lungo il tracciato ferroviario AV/AC proposto informando dell'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs n. 163/2006 e s.m.i.

In data 15 febbraio 2011 il Consiglio si esprimeva sul progetto con la delibera n. 11/2011 e con relative osservazioni successivamente trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

In occasione di presentazione della proposta di realizzazione della nuova linea ferroviaria AV/AC da Venezia a Trieste (fine 2010) tutti i Comuni veneti interessati, tranne uno, si erano schierati contro il cosiddetto percorso litoraneo e avevano chiesto di analizzare altre ipotesi.

Il Commissario straordinario per l'asse ferroviario Venezia - Trieste, arch. Bortolo Mainardi, nominato successivamente, accogliendo queste richieste, ha ora presentato una nuova proposta che riguarda il quadruplicamento della attuale linea, da Mestre a Portogruaro.

Dallo studio di prefattibilità presentato, in primis si riconosce che l'attuale linea ferroviaria è utilizzata solo al 40% e che le prime opere da fare sono quelle legate al suo potenziamento, con l'inserimento di sistemi di distanziamento più efficienti e il miglioramento di alcuni punti critici, come la linea dei Bivi a Mestre e il punto di raccordo tra la linea Cervignano - Udine e la Portogruaro - Trieste.


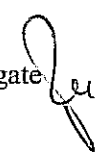
Lo studio di prefattibilità prevede la realizzazione di altri due binari che verrebbe programmata solo alla eventuale saturazione della linea attuale (non prima del 2030) e non sarebbe una linea come quella proposta nei progetti originari depositati nel dicembre 2010, quasi tutta in viadotto e/o scatolare a via superiore, ma si affiancherebbe a quella esistente, posizionandosi a nord e rimanendo alla stessa quota.

Il progetto ed il relativo tracciato allora valutato viene ora riproposto senza varianti, in esito a richiesta d'integrazioni da parte del Ministero, in un quadro d'unione con le altre due tratte (Portogruaro - Ronchi dei Legionari; Ronchi dei Legionari - Trieste), per consentire un esame complessivo in termini progettuali ed ambientali dell'intera tratta ferroviaria AV/AC.

ITALFERR ha prodotto un elaborato denominato "Sistema conoscitivo unitario - relazione generale", documento di collegamento dei progetti depositati nel dicembre 2010 da cui si ravvisa che le planimetrie ed i disegni, di fatto, non vengono modificati rispetto ad allora.

Pertanto non si può che ribadire quanto deliberato con la deliberazione consiliare n. 11/2011 e con le allegato osservazioni, cogliendo l'occasione per formulare alcune brevi precisazioni.

Dall'analisi del documento ora depositato numerosi elementi segnalano ulteriormente la rischiosità ambientale e la scarsa incidenza del progetto AV-AC.



Secondo quanto affermato a pag. 21, il 75% dei movimenti merci avviene entro i 200 Km; questa quota di trasporto non può essere dirottata su treno, per quanto moderno, rapido e funzionale il mezzo possa diventare.

Anche sul piano dei movimenti di persone, sostanzialmente legati al pendolarismo lavorativo o studentesco, l'analisi presentata a pag. 30 offre un dato in base al quale il treno viene usato per spostamenti di 45-50 Km. Ovviamente una linea ad alta velocità non può permettersi di effettuare fermate con tale frequenza.

Inoltre non si condivide l'affermazione riportata in varie parti del documento relativamente alla scarsa importanza degli espropri. In realtà essa incide su aree dedite alle attività primarie (produzione di beni primi) e quindi aree difficilmente sostituibili, non alterate in modo definitivo dall'antropizzazione.

Oltre a ciò è necessario ricordare che la Legge 157/1992 e la L.R. del Veneto n. 50/1993, recanti norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio, cercano di armonizzare l'esigenza di protezione e gestione della fauna selvatica con l'attività di caccia e con la tutela delle produzioni agricole e zootecniche.

L'art. 10 della L. 157/1992 prevede, tra le altre cose:

- una quota del territorio agro-silvo-pastorale (territorio potenzialmente utile alla fauna selvatica) di ogni regione, compresa tra il 20% e il 30%, sia destinata a protezione della fauna selvatica.
- che le province predispongano, per il territorio di competenza, uno specifico Piano Faunistico Venatorio che deve individuare in particolare i seguenti istituti di protezione della fauna selvatica:
  - ✓ le oasi di protezione destinate al rifugio, alla riproduzione e alla sosta della fauna selvatica;
  - ✓ le zone di ripopolamento e cattura (ZRC) destinate alla riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale ed alla cattura della stessa per l'immissione sul territorio in tempi e condizioni utili all'ambientamento fino alla ricostituzione e alla stabilizzazione della densità faunistica ottimale per il territorio;
  - ✓ i centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale (CPubPFS), ai fini di ricostituzione delle popolazioni autoctone.

Tali istituti di protezione costituiscono un tassello strategico per il raggiungimento degli obiettivi indicati dalla normativa nazionale e regionale in materia di gestione e protezione della fauna selvatica nonché di gestione del prelievo venatorio.

In riferimento a quanto sopra riportato, si evidenzia che nel documento "Nuova linea AV/AC Venezia - Trieste - Sistema conoscitivo Unitario - Relazione generale" non viene preso in considerazione, tra gli strumenti di pianificazione, il Piano Faunistico Venatorio della provincia di Venezia e di conseguenza non viene fatta menzione dei sopra citati istituti di protezione della fauna selvatica e delle eventuali incidenze e interferenze che la realizzazione della nuova linea AV/AC potrebbe avere rispetto alla pianificazione faunistico venatoria di competenza.

Dunque procedendo ad una mera sovrapposizione tra il tracciato della linea AV/AC Venezia Trieste con le Oasi di protezione, le Zone di Ripopolamento e Cattura e i Centri Pubblici di riproduzione di fauna selvatica allo stato naturale (Fig. 1) istituite nel territorio provinciale si evidenziano che 11 istituti risultano attraversati dal tracciato, 3 sono localizzati ad una distanza inferiore a 500 m ed 1 è localizzato a una distanza compresa tra 500 e 1.000 m come evidenziato nella cartografia seguente.

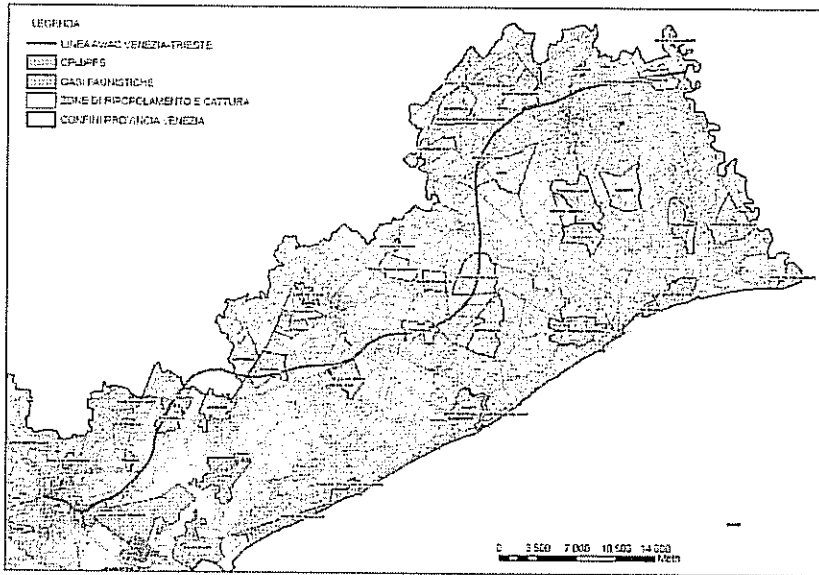


Figura I: Tracciato della linea AV/AC Venezia – Trieste e istituti di protezione della provincia di Venezia.

Pertanto la realizzazione della linea AV/AC Venezia secondo l'attuale tracciato litoraneo porterebbe ad una frammentazione della rete di istituti di protezione presenti nel territorio della provincia di Venezia interferendo con il loro ruolo di tutela e protezione delle fauna selvatica e di supporto alla gestione faunistico - venatoria.

Venezia, \_\_\_\_\_

## *RELAZIONE ISTRUTTORIA*

Responsabile del procedimento: dott.ssa Anna Maria Pastore

Redattore dell'istruttoria: dott. Guido Frasson

Gruppo di lavoro: dott.ssa Anna Maria Pastore, dott. Guido Frasson e dott.ssa Valentina Bassan (Servizio Politiche Ambientali e Difesa del Suolo), ing. Alessandra Grosso e arch. Adriano Volpe (Servizio Manutenzione e Sviluppo del Sistema Viabilistico), arch. Danilo Gerotto, arch. Alberto Nardo, Arch. Mario Fletzer (Servizio Pianificazione Territoriale), ing. Paolo Gabbi (Servizio Trasporti), arch. Roberto Favarato (Servizio Attività Produttive e Agricoltura)

Oggetto: ITALFERR S.p.A.

Progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia – Trieste. Infrastrutture ferroviarie strategiche legge n. 443/2001 soggette a VIA nazionale ai sensi dell'art. 165 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i.. Osservazioni ai sensi dell'art. 24 c.4 del D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.

Il proponente il progetto ha chiesto:

Giudizio di compatibilità ambientale.

## **SINTESI DELLE OSSERVAZIONI**

Per una lettura più immediata del documento si propongono nel frontespizio alla relazione istruttoria le conclusioni cui è giunto il gruppo di lavoro multidisciplinare individuato dal Segretario Generale con Determinazione Organizzativa n° 1/2010. Tali conclusioni sono la sintesi delle argomentazioni e valutazioni sostenute nella relazione istruttoria che segue.

### *Servizio Attività Produttive*

1. E' inoppugnabile l'importanza strategica della linea ferroviaria AV/AC per lo sviluppo del sistema economico del nostro paese, del nord-est e della stessa nostra provincia; diverso invece il ragionamento in ordine al tracciato, in particolare quello cosiddetto "basso", in quanto:
  - attraversa aree che sono il risultato di una recente azione di bonifica agraria, prevalentemente di territorio agricolo, dove certamente prevalgono i fattori non positivi, di consumo di territorio rurale e di frantumazione delle proprietà e della superficie agraria utilizzabile;
  - pur essendo a ridosso delle spiagge della Venezia orientale, senza la previsione di alcuna fermata, il treno veloce produrrebbe ben pochi benefici a favore di quello che è uno, spesso il primo, dei sistemi turistici locali.

### *Servizio Politiche Ambientali*

## **Gestione dei rifiuti**

1. Considerate le notevoli quantità di terre da scavo classificate rifiuto prodotte dagli scavi, di cui si ipotizza il loro avvio presso impianti di recupero, si evidenzia la necessità di individuare tra gli impianti elencati nella relazione generale, quelli autorizzati al processo di recupero R5 e la loro capacità ricettiva. Si rileva che la capacità da collocare corrisponda a 2.500.000 mc in circa 10 anni. Da un primo esame degli atti emerge che la capacità ricettiva degli impianti presenti nel territorio provinciale potrebbe essere ampiamente insufficiente, con la conseguente necessità di trasporti di rifiuti fuori provincia.

2. Deve essere approfondito l'impatto sull'atmosfera e l'impatto sui flussi di traffico indotti dal trasporto dei suddetti materiali e delle terre (stimate in 5.000.000 mc).
3. Il progetto affronta il problema della concentrazione di arsenico naturale nei terreni dell'entroterra veneziano e nella Laguna di Venezia citando i vari studi realizzati e riconosciuti dalle autorità competenti.  
Al fine di riutilizzare i materiali di scavo (sottoprodotto) si dovrà tenere conto di queste caratteristiche, nello spirito della vigente normativa sul riutilizzo delle terre da scavo (art.186 del D.Lgs. 152/2006 e DGRV 2424/08) che ne prescrive la compatibilità ovvero di non alterare la situazione preesistente nei siti di riutilizzo, per cui per esempio nelle cave individuate come siti di destino non possono essere utilizzate terre da scavo con concentrazioni di arsenico superiori a quelle presenti.  
Le cave individuate come siti di destino si collocano in Provincia di Treviso.

#### **Considerazioni generali di natura ambientale**

4. Si evidenzia che i progetti delle tre tratte fanno parte di un'unica infrastruttura la cui procedura di valutazione d'impatto ambientale è stata suddivisa in tre distinti iter amministrativi e procedurali di compatibilità ambientale in contrasto con quanto disposto dagli orientamenti comunitari in materia e dalla Circolare del ministero dell'ambiente 7 ottobre 1996, n. GAB/96/15208 "Procedure di valutazione di impatto ambientale" (G.U. n. 277 del 26 novembre 1996).
5. **Rumore:** sono citate le linee guida Arpav Delibera del Direttore Generale dell'ARPAV n. 3 del 29.01.2008, il modello di calcolo utilizzato è il soundplan, un software commerciale, che è riconducibile al modello di calcolo definito dalle linee guida ARPAV, ovviamente la bontà dei risultati dipende fundamentalmente dai dati di input utilizzati, rispetto ai quali non sono state date informazioni. Sono previste misure di mitigazione sia lungo la linea sia direttamente sui ricettori (cambio dei serramenti). ARPAV non è stata interessata dal deposito del progetto e pertanto non si è dato modo di poter valutare la qualità dei dati in input ai modelli previsionali di impatto acustico, né di poter intervenire sul monitoraggio ante - operam e sulla progettazione del monitoraggio post - operam. Si evidenzia che le medesime carenze sul Passante di Mestre hanno indotto notevoli revisioni del sistema mitigativo ex-post con importante impegno di ARPAV ed amministrazioni locali.
6. **impatti cumulativi** ed interferenze con altri progetti: non sono evidenziati impatti cumulativi con altri progetti.
7. **elettromagnetismo:** la realizzazione delle opere prevede anche nuovi elettrodotti da 132 kv che andranno a determinare un impatto di natura paesaggistica ed elettromagnetica (ulteriore impatto sul paesaggio e sull'ambiente di elementi lineari).
8. Si evidenzia che gli effetti dell'opera in termini di frammentazione ecologica, territoriale ed idraulica sono tali da richiedere interventi mitigativi e **compensativi** di portata ben superiore a quelli proposti.
9. Le **compensazioni ecologiche** dovrebbero essere individuate e studiate in modo tale da compensare le problematiche di frammentazione indotte ed interessare una estensione complessiva di gran lunga superiore all'entità delle aree occupate in modo tale da preservare le funzioni di interconnessione ecologica preesistenti.

#### **Considerazioni generali in merito alle alternative e alla valutazione multi criteri per il confronto delle stesse**

10. **Le alternative di tracciato proposte sembrano essere state studiate a posteriori in maniera approssimativa** per dare risalto alla soluzione approfondita nel progetto. Ciò è evidente, oltre che per i motivi espressi nel seguito, anche dal fatto che il tracciato denominato Cc1B attraversa tagliandolo in due il centro di Fossalta. Tale soluzione, se realizzata comporterebbe costi di realizzazione probabilmente insostenibili.
11. Dal punto di vista dell'assetto geologico e morfologico del territorio l'alternativa ADBF sembra più conveniente di quella scelta e sviluppata nel progetto preliminare.
12. **Si evidenzia che il livello di dettaglio progettuale delle alternative di tracciato è decisamente inferiore se non addirittura nullo rispetto a quello della soluzione prescelta** (non sono indicate ad esempio le tratte in rilevato, in viadotto ect). Ciò non consente ad esempio un preciso confronto delle aree di pregio ambientale intercettate dalle soluzioni poste a comparazione nell'analisi multicriteriale. Peraltro tale parametro viene utilizzato nell'analisi stessa.



### 13. Analisi multicriteriale:

- non è appropriato, in quanto fuorviante, che i criteri utilizzati per l'analisi multi criteri siano esplicitati in termini percentuali rapportandoli alla lunghezza del tratto considerato. Infatti in questo modo il tracciato più lungo e che occupa maggiormente il territorio con evidente maggiore impatto in termini di occupazione del suolo viene a risaltare come il meno impattante rispetto al tracciato più corto.
- L'impatto preponderante dell'opera in questione, rappresentato dalle frammentazioni ecologica, territoriale e idraulica, non è stato studiato in quanto non presente tra le categorie dei criteri utilizzati per l'analisi ed il confronto multicriteriale necessario all'individuazione del tracciato migliore.

14. Le soluzioni alternative dovrebbero essere poste a confronto anche in termini di **costi – benefici**. A tal proposito si evidenzia che tra gli elaborati depositati non compare né l'analisi costi - benefici, prevista dalla normativa sulla VIA ai sensi del DPCM 27 dicembre 1988 art. 4, comma 3), né il piano economico finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 della legge Finanziaria 2004 (L. n. 350/2003).

### Interpretazione geologico-stratigrafica in rapporto alle criticità indotte dall'opera in progetto

Le criticità principali dell'opera in relazione al sottosuolo, peraltro segnalate ed in parte affrontate dai progettisti si ritengono:

15. l'elevata compressibilità degli orizzonti coesivi che caratterizzano gran parte della porzione superiore del **sottosuolo (unità geotecnica A) nella tratta Aeroporto – Portogruaro che rappresenta una delle maggiori problematiche geotecniche** per la deformabilità dei terreni di fondazione sotto l'azione del carico ferroviario;
16. l'elevatissima **variabilità di risposta dei terreni al carico dell'opera** in relazione alla posizione, per effetto della geometria dei corpi sedimentari, cioè laddove nel sottosuolo si riscontrano i corpi sabbiosi e ghiaiosi di notevole potenza, evidenziati dagli studi della Provincia, a brevissima distanza da corpi coesivi con caratteristiche geomeccaniche totalmente diverse;
17. l'”**effetto diga**” che si può determinare per **sbarramento delle acque sotterranee ad opera di diaframmi, opere di sostegno di scavi e murature di gallerie e trincee**, contenute nei corpi acquiferi sabbiosi e/o ghiaiosi di maggior rilievo, con innalzamento dei livelli piezometrici a monte dell'opera e abbassamenti a valle con effetti da verificare sugli edifici e le costruzioni limitrofe. A questo proposito si evidenzia la ben nota presenza di un corpo sabbioso molto potente nelle vicinanze dell'innesto della galleria tra la stazione e via Torino, dove già sono stati rilevati problemi anche per il sottopasso del tram;
18. i **cedimenti indotti in superficie dallo scavo della galleria in terreni sciolti** e i potenziali danni connessi agli edifici e alle strutture esistenti, con particolare riferimento alle opere di fondazione;
19. la **presenza di lenti torbose con accumuli di gas** che va necessariamente approfondita e valutata per prendere misure necessarie ad operare gli scavi in condizioni di sicurezza.

### Idraulica

20. **gestione delle acque:** Il piano regionale di tutela delle acque all'art. 39 comma 9 prevede quanto segue: “Per le canalizzazioni a servizio delle reti autostradali e più in generale delle pertinenze delle grandi infrastrutture di trasporto, che recapitano le acque nei corpi idrici superficiali significativi o nei corpi idrici di rilevante interesse ambientale, le acque di prima pioggia saranno convogliate in bacini di raccolta e trattamento a tenuta in grado di effettuare una sedimentazione prima dell'immissione nel corpo recettore. Se necessario, dovranno essere previsti anche un trattamento di disoleatura e andranno favoriti sistemi di tipo naturale quali la fitodepurazione o fasce filtro/fasce tampone”. Nelle relazioni di progetto manca questo dettaglio.
21. il tracciato di cui è stata sviluppata la progettazione preliminare intercetta trasversalmente territori con una fitta rete idraulica minore che per molte parti è interessata da **scolo meccanico molto spinto**, in considerazione delle **quote dei terreni anche molto inferiori al livello del mare**, con **pendenze quasi nulle**. La **situazione idraulica attuale**, legata alla **rete minore**, appare già **critica** senza l'inserimento dell'opera. Diverse parti del territorio

presentano vari gradi di **pericolosità idraulica legata alla presenza degli importanti corsi d'acqua della Pianura Veneta.**

22. In fase di progettazione preliminare i progettisti hanno considerato le **critiche condizioni dell'assetto idraulico** ed hanno cercato soluzioni che interferissero il meno possibile con l'attuale assetto idraulico e che ne garantissero l'invarianza idraulica.
23. Si ritiene che il notevole impatto dell'opera su questi territori possa essere **compensato con l'individuazione di opere idrauliche complementari volte**, non solo a mantenere lo "status quo" delle condizioni idrauliche, ma a **migliorarle, in accordo con le pianificazioni e le progettazioni dei Consorzi di Bonifica, dei Comuni (piani delle acque) e degli altri Enti competenti in materia idraulica.**
24. Le compensazioni idrauliche potrebbero essere progettate e realizzate anche con valenza ambientale ed ecologica (vedi punti nn. 16 e 17).
25. Sarebbe necessario un approfondimento sulle caratteristiche e il funzionamento dei bacini di lagunaggio che sembrano coincidere con i bacini di laminazione per l'invarianza idraulica. Si ricorda che i bacini di lagunaggio devono avere una funzione di residenza delle acque in attuazione di quanto previsto dall'art. 39 comma 9 delle norme di attuazione del piano di tutela delle acque.

#### Subsidenza

26. Il tracciato di cui è stata sviluppata la progettazione preliminare passa per vaste parti di territorio interessato da fenomeni di **subsidenza** che da Musile di Piave a Torre di Mosto ha una **rilevanza da alta a molto alta**, anche in considerazione delle quote sotto il livello del mare dei terreni, con **velocità da 1 a 5 mm/anno** in tutto il territorio interessato dal tracciato, con **punte fino a 7 mm/anno** lungo il tracciato nei pressi di **Eraclea**.

Il fenomeno della subsidenza dell'area è molto accentuato nelle zone di bonifica del Sandonatese e del Portogruarese ed è connesso a **cause naturali** (movimenti tettonici profondi, ma principalmente, compattazione naturale dei sedimenti quaternari depositi sullo strato pliocenico) **ed antropiche** (estrazione di fluidi dal sottosuolo: prelievi da pozzi ed emungimenti per bonifica meccanica) **il cui contributo è difficilmente quantificabile** allo stato delle conoscenze.

Con i tassi di subsidenza rilevati dal 1992 al 2002 per certe aree si possono ipotizzare scenari abbassamento di 25 cm in 50 anni e oltre. Vista la notevole variazione litologica e geotecnica dei terreni areale e nella verticale, non c'è motivo di sperare che l'abbassamento si evolva omogeneamente nell'area ma è **presumibile pensare che su un abbassamento medio generale dell'area a subsidenza si sviluppino abbassamenti differenziali.**

Tale aspetto si trova trattato nel SIA ma in modo piuttosto generico e non sembra essere stato adeguatamente considerato in fase di progettazione, dove viene considerata solo la **subsidenza** (meglio forse dire i cedimenti) **indotta dal carico dell'opera** sui sedimenti più molli e plastici.

Si **ritiene** invece indispensabile valutare con buon grado di approfondimento il fenomeno della subsidenza e i suoi effetti strutturali sull'opera in progetto evidenziando le soluzioni progettuali da adottare anche in relazione alle condizioni di sicurezza in fase di esercizio futuro e alla manutenzione dell'opera.

#### Considerazioni particolari per la Tratta Portogruaro - Ronchi

27. In prossimità di Portogruaro il tracciato prescelto si affianca all'autostrada esistente (A4) intercettando delle aree naturalistiche tra le quali il parco provinciale del Reghena Lemene (SIC e ZPS) e nel tratto in Comune di Fossalta di Portogruaro il Parco di Alvisopoli (SIC e Biotopo) con possibile compromissione dell'integrità del parco stesso. Per tale motivo sono state redatte per ognuno dei Siti Natura 2000 delle relazioni di Screening per l'incidenza ambientale ai sensi della DGRV 3173 del 10.10.2006 che risultano inappropriate per poter valutare esaustivamente se l'intervento in parola possa o meno alterare lo stato di conservazione ecosistemico e funzionale dei Siti Natura 2000, pertanto deve essere redatta da un naturalista esperto una Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e ss.mm.ii. e della Direttiva Habitat 92/42 CEE.

*Servizio Manutenzione E Sviluppo Del Sistema Viabilistico*

#### Considerazioni di carattere generale

1. Elaborati di progetto

Si evidenzia che gli elaborati depositati non sono comprensivi di tutti i documenti previsti dal D.Lgs. 163 all' art. 165 comma 3 e nell' allegato XXI sezione I.

In particolare non è presente calcolo estimativo, quadro economico di progetto, capitolato speciale prestazionale non sono indicate le misure di salvaguardia per le fasce di rispetto

2. Interferenze

SP51 Musile di Piave: – San Donà di Piave: Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavola *Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 7 di 15* viene indicato lo spostamento della SP51 ai piedi dell'argine senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni.

SP52 San Donà di Piave – Eraclea San Donà via Palazzetto: Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavola *Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 7 di 15* viene indicato lo spostamento della SP52 ai piedi dell'argine senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni..

SP54 San Donà di Piave – Caorle Eraclea Si chiede che la larghezza del marciapiede sia di dimensioni nette di 1,50 come da DM 5.11.2001

SP79 Torre di Mosto – Tre Ponti San Stino di Livenza: Via dei Pioppi: Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavola *Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 10 di 15* è indicata che la SP79 viene traslata dal suo sedime attuale verso nord est senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni..

3. Interferenze con la viabilità in programmazione

Si rileva che l'intervento non ha tenuto conto di due importanti interventi in fase di programmazione da parte di Regione Veneto e Veneto Strade S.p.A. e che hanno importanti riflessi sulla viabilità regionale e su quella provinciale.

Si tratta innanzitutto del progetto "Via del Mare: Collegamento A4 - Jesolo e Litorali" strada con sezione tipo B (DM 5.11.2001) lunga circa 19 Km, che dal nuovo casello autostradale di Meolo lungo l'A4 raggiunge la rotatoria "Frova" a Jesolo ed interferirebbe con la linea AC- AV all'altezza di Caposile in Comune di Musile di Piave.

La seconda interferenza è l'opera complementare al Passante di Mestre denominato "Circonvallazione Est di Quarto d'Altino" in fase di realizzazione, infrastruttura che sarebbe interferita con la linea AC-AV all'altezza della strada comunale Claudia Augusta, strada storica di rilevanza archeologica

4. Cantierizzazione

Il progetto di cantierizzazione prevede l'utilizzo della rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati.

La viabilità provinciale così come quella dei Comuni interessati sarà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori per accedere alla pista di cantiere.

Inoltre da quanto rilevato nella relazione di cantierizzazione, si può notare che, per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento dei flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione.

Ciò premesso, considerato che tali strade e non hanno le caratteristiche planoaltimetriche e geometriche non idonee a sostenere ulteriori incrementi di traffico pesante di questa natura, e che è presumibile attendersi (in analogia a quanto avvenuto per cantieri di dimensioni equivalenti) un forte degrado delle strade coinvolte nei lavori (indicate nel successivo paragrafo n. 4) si chiede:

- razionalizzazione e diminuzione degli accessi alla pista di cantiere;
- divieto all'uso per i mezzi pesanti delle strade provinciali arginali e di quelle che per caratteristiche geometriche non sono in grado di accogliere traffico di cantiere.
- prima dell'avvio dei lavori, le viabilità provinciali interessate dai mezzi di cantiere siano oggetto di risanamento, messa in sicurezza e di manutenzione straordinaria con asfaltatura e rifacimento della segnaletica verticale e orizzontale da parte del proponente.
- durante le fasi di cantierizzazione venga realizzato un continuo monitoraggio sullo stato delle strade interessate dal traffico di cantiere durante la fase di realizzazione di lavori al fine di procedere alla loro immediato ripristino in caso di degrado della strada proponente;
- a conclusione dei lavori si obbligatoriamente previsto il rifacimento delle sedi stradali eventualmente degradate dovuto al transito dei mezzi pesanti a servizio dei cantieri;

Si rileva inoltre che da una prima analisi dei dati di traffico indicati nelle relazione generale il numero di mezzi di cantiere che interesseranno le strade provinciali appare sotto stimato rispetto la quantità di materiale materiali scavati previsti dal progetto.

5. Chiusura strade e deviazioni traffico

Per quanto riguarda eventuali chiusure delle strade provinciali, queste sono subordinate alla previa predisposizione di viabilità alternativa e/o deviazioni che dovranno essere concordate ed autorizzate dal nostro Ente con oneri a carico del proponente.

6. Illuminazione dei cavalcavia e pavimentazione

I nuovi cavalcavia e sottovia che interessano le strade provinciali, il cui elenco è riportato nel paragrafo successivo, dovranno essere dotati di illuminazione pubblica e di asfalto drenante e ad alta aderenza.

7. Espropri

La Provincia di Venezia chiederà che Regione Veneto, e R.F.I. S.p.A. si attivino per la definizione di un protocollo d'intesa con le diverse associazioni economiche di categoria e che definisca i criteri e le valutazioni economiche relative agli espropri delle varie tipologie di aree e fabbricati pubblici o privati sull'esempio di analoghe procedure effettuate per la realizzazione del "Passante autostradale di Mestre".

8. Fasce di rispetto

Negli elaborati di progetto relativi alle espropriazione (rif. Planimetria aree impegnante Linea AC/AV) è indicata oltre la fascia di esproprio anche il limite della fascia di rispetto di cui all'art 49 del D.P.R. 753/1980 "Regolamento di polizia ferroviaria" e pari a 36 metri, e il limite della fascia di vincolo urbanistico (pari a 90 metri nei tratti in rilevato-trincea e 75 nei tratti di galleria artificiale). Non risulta precisato che tipo di vincolo urbanistico sia e se comporta la totale inedificabilità.

Si evidenzia inoltre negli elaborati forniti non sono indicate le misure di salvaguardia previste dall'art. 165 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 s.m.

*Servizio Pianificazione territoriale e urbanistica*

1. Si riscontra che il tracciato "Basso" interessa ambiti con valenza paesaggistica normati dal Piano d'area della Laguna di Venezia (PALAV), in particolare nell'attraversamento del Fiume Sile e in località Caposile. Nella proposta presentata è assente lo studio previsto dall'articolo 21 lett. a, delle norme tecniche del PALAV (impossibilità di individuare tracciati ricadenti all'esterno delle aree di cui al presente articolo o dimostrazione che ogni altra soluzione è di maggior impatto naturalistico – ambientale)
2. Non risulta allegata la relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005 necessaria in quanto l'opera infrastrutturale interessa ambiti con valenza paesaggistica D lgs 42/2004 (ecosistema della laguna di Venezia pubblicato G.Uff. n.223 del 21/09/1985 e numerosi corsi d'acqua tutelati). Con riferimento alla valutazione dell'incidenza, questa è stata sviluppata attraverso relazioni di Screening di incidenza che si ritengono inappropriate. Dovranno essere presentate relazioni di Valutazione dell'Incidenza Ambientale.
3. Dovranno essere integrate le misure che si intendono adottare per la salvaguardia del Forte Marghera e il Forte Gazzera.
4. Le mitigazioni ambientali e paesaggistiche proposte risultano talmente scarse che possono essere considerate assenti: vi è quindi l'impossibilità di esprimere una valutazione paesaggistica adeguata. Al contrario, si può certamente affermare che con la soluzione tecnologica proposta dello "scatolare" a via superiore, si crea per diversi chilometri una struttura di forte impatto visivo che degrada il territorio agrario della bonifica, contrastando le azioni di riqualificazione del paesaggio attuate fino ad oggi dai Comuni. Si ritiene opportuno progettare una struttura di alto livello architettonico - ingegneristico che garantisca maggiore trasparenza visiva, e proponga un manufatto esteticamente adeguato alla vista dei numerosi turisti che transitano verso le spiagge.

*Servizio Trasporti*

5. Il primo obiettivo del potenziamento della linea VE-TS è quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto merci, rivolta verso i paesi dell'est ed oggi prevalentemente riversata sulla rete autostradale, con i due

centri nevralgici per lo sviluppo costituiti dal Porto di TS (da-per Villa Opicina) e dallo scalo di Cervignano (da-per linea Pontebbana).

L'analisi trasportistica si fonda su una ipotesi di passaggio, a regime, di n. 26 treni AV passeggeri/giorno e di n. 138 treni/giorno per trasporto merci.

6. Nessuna indicazione compare degli eventuali flussi di treni merci provenienti dal porto di Venezia, quasi che non si sia tenuto alcun conto le progettualità in corso di questa strategica infrastruttura in una politica integrata del trasporto merci.

Sono inoltre state individuate le seguenti criticità:

- elevate altezze raggiunte dai manufatti;
- eccessiva lunghezza dei tratti in cui si fa ricorso alle strutture in sopraelevazione ed in viadotto con eccessive altezze dei manufatti;
- carenti caratteristiche geomeccaniche dei suoli interessati dall'ipotesi di tracciato considerato: vengono interessati territori con caratteristiche di portanza anche scarse, dovute alla presenza di terreni alluvionali e di bonifica. Sono anche terreni generalmente caratterizzati da subsidenza (anche marcata in taluni punti, con elevate velocità di abbassamento del suolo), da falde a carattere freatico superficiale le cui quote interferiscono con gli scavi in genere e con caratteristiche geotecniche di notevole compressibilità.
- per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento dei flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione, e della valenza di collegamento con le località turistiche, e quindi di valori prossimi alla congestione di buona parte delle località interessate, in determinati periodi dell'anno.

## CRONOLOGIA DELLE COMUNICAZIONI

Si informa che con note acquisite agli atti con prot. n. 78722 e 78729 del 22.12.2010 e con nota prot. n. 80032 del 28.12.2010 la società ITALFERR ha provveduto, ai sensi dell'art. 170 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i., al deposito presso la Provincia di Venezia del progetto preliminare per la realizzazione della nuova linea AV/AC Venezia – Trieste. Con tali note la società proponente il progetto chiedeva agli enti ed amministrazioni interessate la verifica della presenza di eventuali interferenze presenti lungo il tracciato ferroviario AV/AC proposto.

Nelle medesime comunicazioni la società promotrice dell'intervento evidenziava che il progetto in questione è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché sia sottoposto all'approvazione da parte del CIPE ai sensi e per gli effetti del citato art. 165 del D.Lgs n. 163/2006 e s.m.i.

L'art. 165 del D.lgs n. 163/2006 e s.m.i. disciplina inoltre la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per le opere soggette alla L. n. 443/2001 (legge obiettivo).

Nelle date del 21 – 22 e 30 dicembre 2010 ITALFERR S.p.A. ha provveduto alla pubblicazione sui quotidiani a tiratura nazionale e regionale dell'avviso di avvenuto deposito del Progetto e del S.I.A. presso Unità Operativa Valutazione d'Impatto Ambientale della Regione del Veneto.

Secondo la normativa che disciplina le procedure di valutazioni di impatto ambientale, (art. 24 comma 4 del D.Lgs. aprile 2006, n. 152), chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio di impatto ambientale, e presentare proprie osservazioni, entro sessanta giorni dalla pubblicazione che nella fattispecie corrisponde, quale termine ultimo, al 20 febbraio 2011.

Si evidenzia che nella documentazione acquisita agli atti della Provincia di Venezia non erano presenti gli elaborati relativi allo studio d'impatto ambientale e la sintesi non tecnica, e si è quindi provveduto a fare richiesta alla Regione Veneto – Direzione infrastrutture di acquisirne copia che è stata deposita in data 11.12.2011.

**La presentazione al pubblico del progetto in parola non è, alla data attuale, ancora avvenuta.**

Con fax datato 12.01.2011 è stato convocato il gruppo di lavoro multidisciplinare per l'espletamento della presente istruttoria costituito dai dirigenti, o loro delegati, dei servizi di seguito elencati. È indicata anche la data di ricevimento dei contributi all'istruttoria, qualora pervenuti:

1. Dirigente Trasporti: pervenuto in data 02.02.2011
2. Dirigente Manutenzione e sviluppo del sistema viabilistico: pervenuto in data 01.02.2011
3. Dirigente Pianificazione Territoriale e Urbanistica: pervenuto in data 01.02.2011
4. Dirigente Attività Produttive, Agricoltura e Turismo. pervenuto in data 31.01.2011
5. Dirigente Caccia-Pesca. non pervenuto

*Sintesi degli Elaborati presentati per ognuna delle tre tratte Mestre -Aeroporto Marco Polo; Aeroporto Marco Polo – Portogruaro; Portogruaro – Ronchi.*

### Progetto preliminare:

- **Sezione I: Parte generale** (relazione generale, relazione tecnica, analisi trasportistica, elaborati)
- **Sezione II: Progettazione linee – Corpo stradale** (corografie, planimetrie, profili longitudinali, piano – profili su ortofoto, sezioni tipo, sezioni trasversali, sottoservizi, espropri)
- **Sezione III: Studio geologico, geotecnico, idrologico, idraulico** Relazioni tecniche e carte geologiche , profili stratigrafici , prove penetrometriche)
- **Sezione IV Gallerie** (gallerie di linea, opere particolari, opere accessorie)
- **Sezione V Idraulica** (relazione idraulica e planimetrie e sezioni opere)
- **Sezione VI Opere d'arte** ( relazione tecnica, sezioni, piante)
- **Sezione VII Tecnologie – Impianti - armamento** (tecnologie ferroviarie, impianti trazione elettrica, stazione, impianti LFM Gallerie, telecomunicazioni, Sicurezza, segnalamento ect)
- **Sezione VIII Cantierizzazione e programma dei lavori** relazione e planimetrie aree e viabilità di cantiere
- **Sezione IX Gestione Terre.**

### Studio d'Impatto Ambientale

1. Quadro di riferimento programmatico: relazioni e carte inquadramento geografico e vincolistico.

2. Quadro di riferimento progettuale: relazioni e planimetrie
3. Quadro di riferimento ambientale: relazioni e carte tematiche

## Studio Archeologico

## Sintesi non tecnica

### PREMESSA

Il progetto è relativo alla nuova linea ferroviaria Alta Velocità – Alta Capacità (AV/AC) di collegamento tra la stazione di Mestre Venezia (Regione Veneto) e Ronchi (Friuli Venezia Giulia).

Italferr S.p.A., società del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha depositato come previsto dal Codice degli appalti (art. 165 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m. - ex Legge Obiettivo) il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale dell'intervento relativo alla nuova linea AV/AC Venezia – Trieste e suddivisa nelle seguenti tratte Ve Mestre – Aeroporto Marco Polo, Aeroporto Marco Polo – Portogruaro; Portogruaro – Ronchi presso la Regione Veneto.

Contestualmente Italferr S.p.A. ha depositato in Provincia di Venezia il progetto preliminare delle seguenti tratte funzionali ai fini delle verifiche delle interferenze con la viabilità provinciale (all'art. 170 c. 2 del D.Lgs 163/2006);

Tratta funzionale	Data di deposito e protocollo
Ve Mestre – Aeroporto Marco Polo	21.12.2010 prot. 2010/78722 del 22.12.2010
Aeroporto Marco Polo – Portogruaro	21.12.2010 Prot. 2010/78729 del 22.12.2010
Portogruaro – Ronchi	28.12.2010 prot. 2010/80082 del 28/12/2010

La nuova linea AV/AC Venezia – Trieste si sviluppa dalla Stazione di Mestre per terminare attraverso una bretella di collegamento che si dirama sulla cintura merci di Trieste per uno sviluppo totale di 156,00 km ca.

Obiettivo del potenziamento della linea VE-TS secondo R.F.I. S.p.A. è quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto merci, rivolta verso i paesi dell'est ed oggi prevalentemente riversata sulla rete autostradale.

Si ricorda a tal proposito che la linea AV/AC Venezia - Trieste fa parte del Progetto Prioritario 6 della rete trans europea di trasporto (già noto come Corridoio Europeo V), relativo al collegamento Lisbona – Lione – Torino – Milano – Venezia – Trieste – Lubiana - Kiev.

Al fine di non gravare con il traffico merci sul nodo di Mestre, il modello di esercizio di progetto (impiegato nelle analisi ambientali) prevede a regime il transito sulla nuova linea di 24 treni/giorno.

I comuni della Provincia di Venezia interessati dal progetto preliminare sono i seguenti: (lunghezza: km 9,00 ca.)

- **Tratta Ve - Ve Mestre – Aeroporto Marco Polo: (lunghezza: 9,00 km)**  
Comune di Venezia Provincia di Venezia
- **Tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro: (lunghezza: 61,50 km di cui 56,00 in Provincia di VE)**  
Comune di Venezia  
Marcon  
Comune di Quarto d'Altino  
Comune di Meolo  
Comune di Musile di Piave  
Comune di San Donà di Piave  
Comune di Eraclea  
Comune di Torre di Mosto  
Comune di S.Stino di Livenza  
Comune di Annone Veneto  
Comune di Portogruaro
- **Tratta Ronchi – Trieste (lunghezza in Provincia di Venezia Km 8,50):**  
Comune di Fossalta di Portogruaro  
Comune di Teglio Veneto  
Comune di S. Michele al Tagliamento

Il progetto della Nuova linea AV/AC prevede la realizzazione dell'infrastruttura in 6 stralci funzionali. La tratta Aeroporto Marco Polo - Portogruaro ha come orizzonte temporale di esercizio l'anno 2030 mentre le altre due tratte hanno come orizzonte temporale il 2050.

**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**  
(A cura del Servizio Pianificazione Territoriale ed Urbanistica)

Il Quadro di Riferimento Programmatico si prefigge il compito di analizzare gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale di tipo urbanistico - ambientale che possono avere attinenza con la realizzazione del progetto. Sono stati pertanto analizzati i principali strumenti comunali, provinciale e regionali di pianificazione territoriale, onde verificare la coerenza del progetto con le linee di pianificazione e programmazione del territorio.

**Inquadramento generale**

Il Progetto della nuova infrastruttura ferroviaria interessa i seguenti comuni della Provincia di Venezia:

Venezia, Marcon, Quarto d'Altino, Meolo, Noventa di Piave \*, Fossalta di Piave \* (\* solo per la soluzione "Portogruaro Alta"), Musile di Piave, San Donà di Piave, Caorle, Torre di Mosto, Santo Stino Livenza, Eraclea\*\* (\*\* solo per la soluzione "Portogruaro Bassa"), Annone Veneto, Portogruaro, Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto, San Michele al Tagliamento

**Analisi delle alternative**

Aspetti di carattere metodologico:

Per la scelta dell'alternativa preferibile i progettisti si sono basati sulla metodologia dell'analisi multicriteriale. Si riporta di seguito i criteri di partenza utilizzati per l'analisi degli impatti in fase di esercizio delle tre alternative considerate:

1. Effetti sul sistema urbanistico –insediativo
  - Interferenze con aree edificate
  - Sottrazione di suolo a destinazione d'uso programmata
2. Suolo, acqua e ambiente naturale
  - Interferenze con Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera
  - Interferenze con aree di pregio naturalistico
  - Interferenze superficiali con il sistema lagunare e dei canali
3. Sottrazione di suolo agrario e incolto
  - Impatto sul paesaggio extraurbano
4. Prossimità ad aree o beni storici vincolati

E' stata eseguita un'analisi con uno specifico programma di calcolo, assegnando dei pesi a ciascuno dei soprastanti fattori.

Dall'analisi della sintesi non tecnica del SIA si evidenzia che, nel tratto territorio provinciale, sono studiate tre soluzioni possibili sia per il tratto Venezia – Aeroporto e sia per il tratto Aeroporto – Portogruaro mentre una sola sul tratto Portogruaro – confine provinciale:

e in particolare per il tratto Mestre - Aeroporto

- Alternativa B (Tracciato relativo alla soluzione prescelta)
- Alternativa A – C risultano al quanto similare, salvo lievissime modifiche.

L'alternativa B prevede un tracciato in galleria a Nord di Forte Marghera, l'ambito tutelato e il forte potrebbero essere interessati dai lavori di escavo.

Le due alternative A - C presentano i tracciati sempre in galleria ma si collocano a Sud rispetto a Forte Marghera attraversando il Parco San Giuliano e costeggiando la Laguna.

Sulla base delle analisi eseguite i progettisti hanno ritenuto ottimale la Soluzione C, sulla base della quale è stato sviluppato il progetto preliminare.

Anche per in collegamento Aeroporto – Portogruaro si prevedono tre ipotesi:

- Alternativa A (Tracciato relativo alla soluzione prescelta)
- Alternativa "Portogruaro Alta"
- Alternativa "Portogruaro Bassa"

L'alternativa "Portogruaro Alta" si affianca all' autostrada Venezia – Trieste nel comune di Marcon

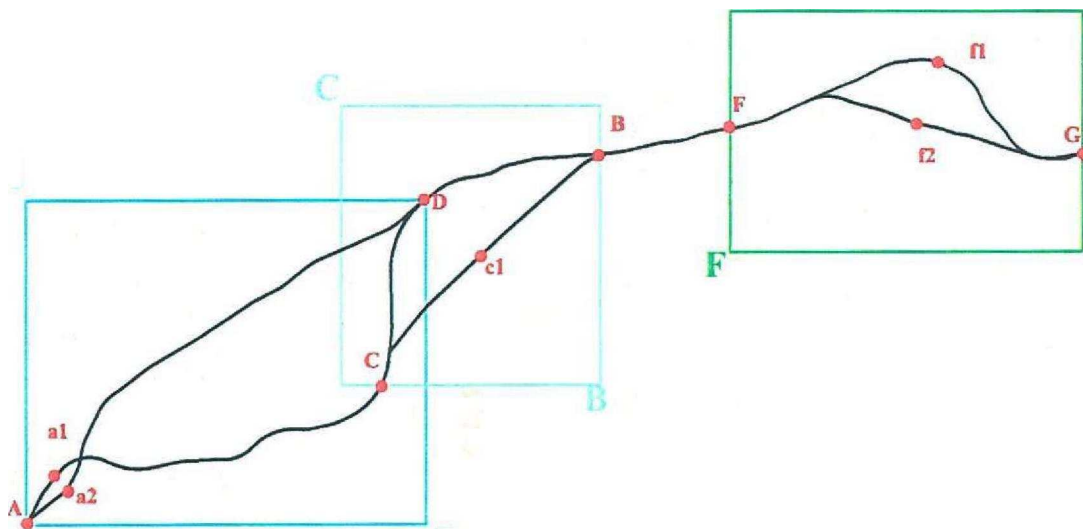
L'alternativa "Portogruaro Bassa" si differenzia dall'alternativa prescelta in quanto nel comune di Torre di Mosto si modifica il Tracciato prevedendolo a Sud attraversando (presumo in galleria) i Capoluoghi di Concordia Sagittaria di Fossalta di Portogruaro sempre a Sud.





# PROVINCIA DI VENEZIA

Il tracciato prosegue da Portogruaro al confine provinciale affiancandosi con l'autostrada A4, con un'unica soluzione.

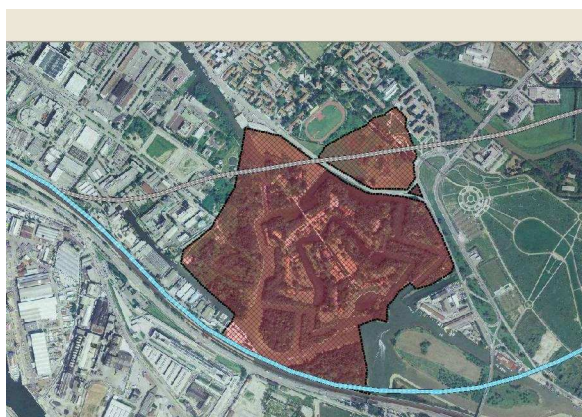


**Interferenze di carattere vincolistico paesaggistico e monumentale**

Da un'analisi della documentazione presentata, si rileva per quanto riguarda il tracciato Mestre – Aeroporto le seguenti e principali interferenze.

Tratteggio in rosso ambito tutelato D.lgs 42/2004

il tracciato in galleria sotto l' area di pertinenza del forte Marghera vincolato ai sensi della ex legge 1089/39 ora D.lgs 42/2004



Ipotesi A – B (linea azzurra)

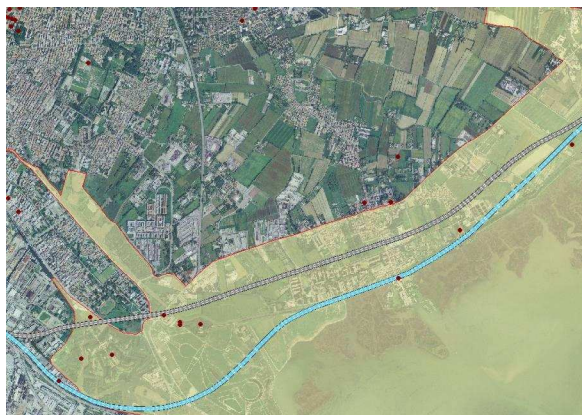
il tracciato prevede la compromissione (affermando anche dagli estensori del SIA) di un Forte Bazzera a Tessera tra altro perimetrato dal PTCP approvato dalla Giunta regionale 3359 del 30/12/2010

Retino indica il perimetro del forte Bazzera (Tessera)



il tracciato prescelto attraversa un ambito tutelato

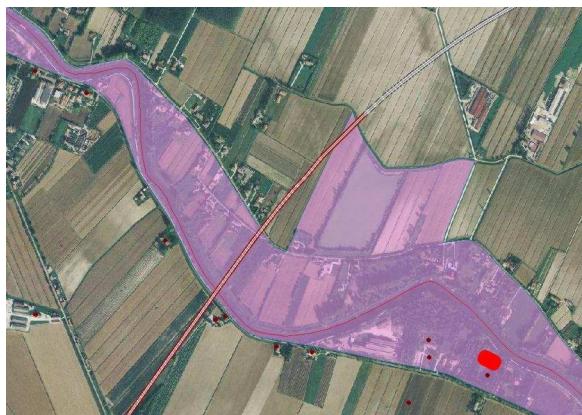
Il retino giallo indica un ambito tutelato D.lgs 42/2004 in quanto si tratta dell' ecosistema della laguna di Venezia pubblicato Gazz.Uff. n. 223 del 21/09/1985



Linea Grigia – Rossa (in viadotto)



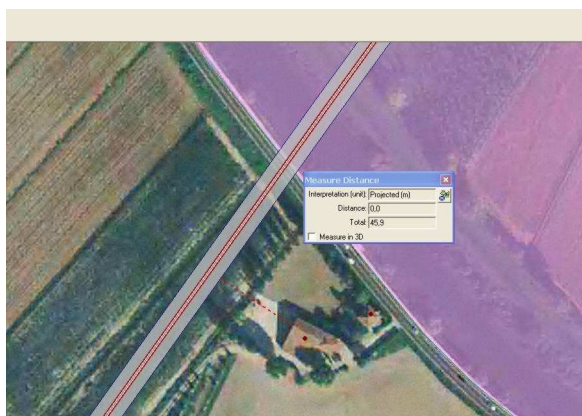
Tratteggio in rosa indica l'ambito del Parco del Sile con  
valenza paesaggistica.



in oltre si riscontra che il tracciato si trova a :

- a) 50 mt da due edifici individuati dal Comune di Quarto d'Altino con valore testimoniale
- b) 950 mt dalla Villa Foscolo inserita nell'elenco delle ville Venete.

sempre nel comune di Quarto d'Altino

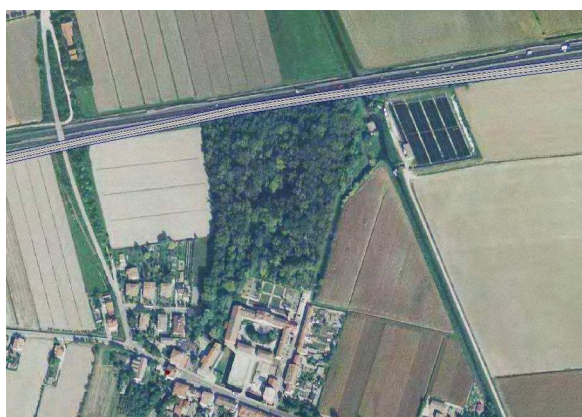


Piano d'Area PALAV

Si riscontra che il tracciato interessa ambiti con valenza art. 21 lett a paesaggistica nomati dal Piano d'area in particolare .. che le nuove infrastrutture interferiscano con ambiti nell'attraversamento del Fiume Sile e in località Caposile nomati con l'art. 21 lett. a, sia previsto uno studio che *...verifichi l'impossibilità di individuare tracciati ricadenti all'esterno delle aree di cui al presente articolo o dimostri che ogni altra soluzione sarebbe di maggior impatto naturalistico – ambientale.*

Per il tratto Portogruaro al confine provinciale

In località Alvisopoli la linea ferroviaria occuperà il sedime dell'autostrada traslando questa a nord, in modo di non interferire con l'area boscata.



Da una prima lettura pare che lo studio non tenga opportunamente conto del PALAV in quanto il Piano d'Area prevede nel caso che le nuove infrastrutture interferiscano con ambiti nomati con l'art. 21 lett. a, sia previsto uno studio che verifichi l'impossibilità di individuare tracciati ricadenti all'esterno delle aree di cui al presente articolo o dimostri che ogni altra soluzione sarebbe di maggior impatto naturalistico – ambientale.

Nei documenti presentati non vi è alcun cenno su possibili soluzioni o motivazioni che dimostrano impossibilità di evitare le aree di interesse paesaggistico – ambientale, come richiesto dal PALAV.

Inoltre non risulta allegata la relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005 in quanto l'opera infrastrutturale interessa ambiti con valenza paesaggistica D.lgs 42/2004 (ecosistema della laguna di Venezia pubblicato G.U. n.223 del 21/09/1985 e numerosi corsi d'acqua tutelati) tra cui anche il Parco del Sile

Le mitigazioni ambientali e paesaggistiche proposte risultano scarse e non esaustivamente rappresentative in relazione all'importanza e all'impatto dell'opera inoltre l'ipotesi costruttiva “scatolare” risulterebbe di forte impatto su un territorio di pianura.

Nella documentazione depositata agli atti sono state redatte le relazioni di screening per l'incidenza ambientale che non sono da considerarsi appropriate in ragione dell'importanza dell'opera e della vicinanza ai siti natura 2000, pertanto risulta necessario redigere una relazione di Incidenza Ambientale, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/97 e ss.mm.ii.

Quindi per concludere si ritiene opportuno che detto studio sia integrato:

- con un apposito studio conforme alle norme del Piano d'Area - PALAV.
- con la relazione paesaggistica ai sensi del D.P.C.M. 12/12/2005
- con un idoneo studio di mitigazioni ambientali e paesaggistiche adeguata al tipo di infrastruttura proposta.
- con la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA)

che non sia usata la tecnica costruttiva dello “scatolare” bensì si ricerchi una progettazione ad alto livello architettonico - ingegneristico al fine di garantire con un certo grado di trasparenza visiva, nel rispetto del territorio pur mantenendo le finalità tecnologiche di una linea ferroviaria ad alta velocità

Inoltre che siano attuate tutte le misure necessarie per non compromettere irreversibilmente il forte Marghera e il forte Gazzera, nel Comune di Venezia.



**QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

**Descrizione sintetica del tracciato e delle opere di progetto**

Da stazione di Mestre all'aeroporto Marco Polo (Tessera):

Tale linea ferroviaria è quasi interamente interrata e di lunghezza pari a circa 9 km, e si sviluppa nel solo Comune di Venezia. Il progetto della tratta inizia in corrispondenza del Fabbricato Viaggiatori della Stazione di Mestre (km 0+000) e termina all'inizio della struttura della fermata Aeroporto Marco Polo (km 9+039).

Il tracciato entra in galleria artificiale in uscita dalla Stazione di Mestre, dopo il cavalcaferrovia esistente di Corso del Popolo, al km 1+100 circa. sottopassa i binari della linea Ponte Nuovo al Km 1+445 e prosegue in galleria naturale a singola canna a partire dal km 1+571.

La tratta prosegue in galleria naturale a nord di Forte Marghera, attraversa la parte a sud del quartiere S. Giuseppe, quindi il canale Osellino (km 3+158) e quindi il confine a Nord del Villaggio Laguna. Il tracciato continua con un flesso a sud della località Campalto. La galleria naturale ha termine al km 8+091, dove il tracciato riprende in sotterraneo in galleria artificiale per passare a sud della frazione di Tessera e raggiungere la fermata aeroporto al km 9+039.

Le gallerie saranno realizzate con scavo meccanizzato mediante l'impiego di TBM-S, cioè macchine scudate con testa rotante che permettono l'esecuzione del foro sull'intera sagoma prevista e la contemporanea messa in opera del rivestimento definitivo con processo ciclico di tipo industriale. Si tratta delle macchine (popolarmente note come "talpe") correntemente impiegate per lo scavo delle gallerie metropolitane o comunque delle gallerie in materiali sciolti e sotto falda, come quelli che caratterizzano il territorio in esame.

Non fa parte del progetto in parola la realizzazione della stazione interrata in corrispondenza dell'aeroporto, che funge da terminale di arrivo per la tratta, e che ricade invece nell'ambito del progetto di collegamento dello stesso aeroporto con la linea ferroviaria SFMR (Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale). Il progetto preliminare di detto collegamento è stato approvato dal CIPE con delibera n. 69 del 27/5/2005.

Dall'aeroporto Marco Polo (Tessera) a Portogruaro:

La tratta in parola ha inizio subito dopo la nuova stazione dell'aeroporto Marco Polo e, utilizzando un corridoio prevalentemente costiero, termina al km 61+573, dove ha inizio la tratta Portogruaro - Ronchi.

Ad esclusione del primo tratto, fino al km 5+400 circa, in cui la soluzione prescelta è in galleria artificiale artificiale. La nuova linea si sviluppa quasi interamente in rilevato e scatolare ferroviario a via superiore, per consentire il mantenimento del reticolo di piccoli e medi corsi d'acqua. Sono inoltre necessari numerosi viadotti per consentire il superamento dei numerosi medi e grandi corsi d'acqua.

All'uscita dell'aeroporto Marco Polo è prevista, al km 2+038, l'interconnessione con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto (SFMR), quindi il tracciato procede in direzione est, allontanandosi da una importante zona di vincoli archeologici (a nord dell'abitato di Altino), e attraversa il fiume Dese in galleria il fiume Zero ed il Fiume Sile in viadotto. tracciato prosegue superando la località di Bagaggiolo dove interferisce con la via Claudia Augusta, soggetta a vicolo archeologico, alla progressiva al km 7+500 circa. L'interferenza è stata risolta dai progettisti sovrappassando in viadotto la via Augusta stessa.

Superata la località di Bagaggiolo il tracciato piega a sud correndo parallelo alla laguna e attraversa le località di Caposile, Passerella, dove oltrepassa in due punti il fiume Piave. In località Ca Turcata è previsto un Posta di Movimento, realizzato con uno scatolare a via superiore con una altezza sul p.c. compresa tra 5 e 6 metri. Rispetto allo Studio di fattibilità 2007 è stata eliminata la stazione di Jesolo che, tra l'altro, prevedeva una fascia di binari per la manutenzione con le dotazioni tipiche dello standard AV/AC.

Successivamente il tracciato inverte la direzione verso Nord, in comune di Torre di Mosto, dove supera il fiume Livenza prima e la linea ferroviaria storica Venezia - Trieste per puntare verso Portogruaro. Da questo punto il tracciato, si affianca a Sud della autostrada A4. La soluzione prevede, in analogia al precedente studio di fattibilità, il proseguimento in affiancamento all'autostrada e la realizzazione dell'interconnessione di "Portogruaro Ovest".

Il tracciato in affiancamento all'autostrada A4 è stato sviluppato, a detta degli estensori del SIA, in considerazione del suo futuro ampliamento, tenendo conto del Progetto Definitivo trasmesso da Autovie Venete, con cui è stata condivisa anche la distanza minima tra asse autostradale e asse ferroviario, pari a 40 m, che permette di eliminare l'interferenza di tipo visuale (fenomeno dell'abbagliamento notturno).

Le principali opere d'arte di linea fanno riferimento alle seguenti tipologie:

Viadotti

Ponti

Scatolari a via superiore

#### Gallerie artificiali

I viadotti principali sono: Viadotto Zero-Sito dal km 6+356 at km 8+692; V. Piave dal km 25+772 al km 27+292; V. Taglio - Livenza dal km 40+215 at km 42+952; V. su Fiume Reghena dal km 56+180 al km 56+884; V. su Fiume Lemene dal km 59+341 at km 60+691.

Le gallerie artificiali sono le seguenti: GAOL - Galleria Artificiale dal km 0+000 at km 4+550; TRO I - Trincea tra diaframmi dal km 4+550 at km 5+400; GA02 - Interconnessione SFMR - Galleria Artificiale dal km 0+000 at km 2+050.

#### Da Portogruaro a Ronchi:

Il tracciato della tratta Portogruaro Ronchi e è il proseguimento di quello denominato Aeroporto - Portogruaro ed ha inizio nel comune di Teglio Veneto, ad est del viadotto sul fiume Lemene.

Fino al km 24 il percorso della linea ferroviaria corre affiancato a quello dell'autostrada A4 giungendo al comune di Castions di Strada in regione Friuli Venezia Giulia.

Il tracciamento dell'asse ferroviario dal km 0+000 at km 24+000 (tratto in affiancamento con A4) ha tenuto conto del progetto definitivo dell'ampliamento dell'A4 dal km 0+000 al km 3+500 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 al meglio le opere di progetto.

Al fine di rispettare i vincoli paesaggistici e territoriali esistenti, in corrispondenza di Alvisopoli e dell'abitato di Pocenia (UD), è stato necessario introdurre due varianti al progetto di Autovie Venete. La prima variante autostradale, dello sviluppo di 3.600 m realizzata tra i km 2 e 5 della linea AV/AC, comporta uno spostamento massimo del suo asse di 20 m verso nord consentendo al rilevato ferroviario di sovrapporsi all'attuale sedime della A4 e lambire il confine nord della area della Villa Mocenigo.

#### **Le interconnessioni e il raddoppio della linea storica Treviso - Portogruaro**

Il progetto della tratta Aeroporto - Portogruaro prevede anche la realizzazione dell'interconnessione SFMR verso la tratta Bivio Carpenedo -Aeroporto Marco Polo è la predisposizione per il successivo prolungamento della linea AV fino a Venezia.

Al km 50,3 è prevista invece la realizzazione dell'interconnessione Portogruaro Ovest che permette il collegamento della nuova linea AC/AV con la Linea storica Treviso - Portogruaro. Il collegamento prevede una tipologia a "salto di montone" sulla Linea AC/AV, con velocità di uscita/ingresso di 160 km/h.

Fa parte progetto anche la realizzazione del raddoppio di circa 3,5 km della linea storica Treviso - Portogruaro, che fa parte della rete complementare della Regione Veneto, e attualmente elettrificata ed a semplice binario.

Il progetto del raddoppio interessa un'estesa di circa 4.890 m ed il tracciato segue sostanzialmente quello dell'attuale binario

Il raddoppio è stato sviluppato in destra, mantenendo un interasse di 4 m rispetto al binario esistente, eccezion fatta per il tratto a cavallo del fiume Reghena, in corrispondenza del quale si raggiunge un interasse di circa 9 m, per permettere la realizzazione, in esercizio, della nuova opera adiacente all'attuale; questo è stato progettato per una velocità di tracciato pari a 100 km/h = 1006m), con un andamento altimetrico complanare a quello del binario esistente tranne che nel tratto in corrispondenza del fiume Reghena

#### **Sistema di alimentazione elettrica**

Per quanto riguarda il sistema tecnologico della trazione elettrica, si è stabilito di attivare nella fase iniziale il sistema a 3kV in corrente continua. Pertanto sono previsti due tipi di attrezzaggi e precisamente:

- Fase iniziale a 3kV con la realizzazione di tre nuove sottostazioni elettriche e linea di contatto a 540mmq.
- Fase finale a 25kV con la realizzazione della sottostazione di Portogruaro e riduzione della sezione della linea di contatto da 540 a 270mmq. Al termine di questa fase due delle tre sottostazioni a 3kV verranno dismesse, mentre la prima, posta a 12km circa da Mestre, resterà in funzione per alimentare la tratta Aeroporto Mestre che rimarrà a 3kV.

In una prima fase è stato previsto un sistema di alimentazione a 3kV (predisposto a 25kV), costituito da tre nuove sottostazioni denominate SSE01 (località fiume Dese) al km 4,5, SSE02 (località Caposile) km 23 e SSE03 (località Torre di Mosto) km 43. Queste si collegano alla sottostazione di Portogruaro esistente attraverso la linea storica tramite l'interconnessione di Portogruaro. Per l'alimentazione delle sottostazioni si prevede altrettante linee primarie AT: linea LPO1 per SSE01; linea LP02 per SSE02; linea LP03 per SSE03.



Nella fase di attivazione finale si procederà alla dismissione delle sottostazioni SSE02 e SSE03 nonché delle relative linee primarie per la conversione della tratta da 3kV c.c. a 25kV c.a. La sottostazione SSE01 resterà ad alimentare la tratta a 3kV verso Mestre. L'alimentazione del sistema a 25kV, avverrà attraverso la realizzazione della sottostazione elettrica di Portogruaro. Questa a sua volta verrà alimentata da una nuova stazione elettrica di Terna, previa apertura della linea a 380kV Salgareda - Redipuglia. La linea primaria di collegamento tra le due sottostazioni sarà di tre campate (300m circa) in doppia terna su semplice palificata: linea LPO4 per SSE04 a 25kV; linea LP06 per SSE06 a 25kV di soccorso.

### **QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

Il Quadro di riferimento ambientale oltre che a descrivere lo stato ambientale ante operam ha lo scopo di definire il livello d'impatto indotto dall'opera proposta. Nel caso in questione, punto di partenza dell'analisi dei sistemi ambientali è stato quello di definire l'ambito territoriale di riferimento - inteso come area vasta interessata dai possibili effetti significativi diretti ed indiretti delle azioni di progetto. All'ambito territoriale sono correlati i sistemi ambientali che presentano pesi diversi d'importanza in relazione alle caratteristiche e alle peculiarità del contesto in cui si interviene. Le componenti ambientali che vanno a definire i vari sistemi (infrastrutturale ed insediativo, naturale, fisico) sono state distinte nel modo seguente:

1. Atmosfera;
2. Ambiente idrico;
3. Suolo sottosuolo;
4. Vegetazione, flora e fauna;
5. Ecosistemi;
6. Salute pubblica;
7. Rumore;
8. Vibrazioni;
9. Paesaggio.

L'analisi dello stato ante-operam è supportata da indagini sviluppate in situ appositamente per la redazione del SIA e da indagini sviluppate per il progetto e poi acquisite dal SIA stesso. Le indagini effettuate in generale concernono:

- La campagna di misure fonometriche;
- La conoscenza diretta dei siti al fine di determinare le condizioni di percezione e le presenze vegetazionali;
- Le indagini geognostiche e piezometriche;
- Fotoinserimenti.

Alle indagini si affiancano una serie di simulazioni matematiche relative alla componente rumore ed atmosfera utilizzate per un confronto relativamente alla compatibilità con i limiti imposti dalla normativa vigente e per la progettazione degli interventi di mitigazione.

Per quanto concerne i criteri seguiti nell'ambito dell'analisi e valutazione degli impatti gli estensori del SIA hanno dapprima considerato lo stato attuale di ogni singola componente o fattore ambientale, successivamente hanno determinato gli impatti potenziali nelle fasi di costruzione ed esercizio e quindi proposto gli interventi di mitigazione o gli eventuali interventi di compensazione.

In ragione della natura dell'opera sono stati individuati per ogni singola componente ambientale gli aspetti che, a detta degli estensori del SIA, si possono considerare maggiormente coinvolti nella realizzazione dell'infrastruttura.

Tra i principali si riportano:

Atmosfera – Qualità dell'aria

- Alterazione dei parametri di qualità dell'aria in riferimento ai limiti della normativa vigente;

Ambiente idrico – Acque superficiali

- Modificazioni delle condizioni di deflusso in aree di naturale esondazioni;
- Interruzione della continuità del reticolo idrografico minore;
- Variazione dello stato di qualità delle acque superficiali nella fase di costruzione.

Suolo e sottosuolo

- Consumo di suolo;
- Modificazione delle condizioni di deflusso delle acque sotterranee;
- Interferenza con pozzi e sorgenti;
- Rischi di inquinamento del suolo in relazione alle attività di cantiere;
- Variazione dello stato di qualità delle acque sotterranee nella fase di costruzione.

Vegetazione, flora e fauna – Ecosistemi

- Occupazione di suolo e sottrazione di copertura vegetale;
- Riduzione del potenziale ecosistemico delle aree interferite;
- Interferenza con vegetazione di pregio;
- Frammentazione di siepi;
- Interruzione di corridoi ecosistemici;

- Formazione di barriere agli spostamenti faunistico.
- Paesaggio
- Modificazione della fisionomia del paesaggio;
  - Intrusione visiva delle opere di prevista realizzazione;
  - Modificazione del contesto percettivo da punti panoramici o da beni storico – culturali.
- Salute pubblica
- Modifica dello stato di qualità dell’ambiente.
- Rumore e vibrazioni
- Modificazione del clima acustico in fase di costruzione;
  - Modificazione del clima acustico in fase di esercizio.

**Aspetti di natura ambientale e criticità del processo valutativo adottato**  
(A cura del Servizio Politiche Ambientali e Difesa del Suolo)

*Considerazioni generali in merito alle alternative e alla valutazione multicriteri*

Le alternative di tracciato proposte sembrano essere state studiate a posteriori in maniera approssimativa per dare risalto alla soluzione approfondita nel progetto. Ciò è evidente, oltre che per i motivi espressi nel seguito, anche dal fatto che il tracciato denominato Cc1B attraversa tagliandolo in due il centro di Fossalta. Tale soluzione, se realizzata comporterebbe costi di realizzazione probabilmente insostenibili.

Si evidenzia che il livello di dettaglio progettuale delle alternative di tracciato è decisamente inferiore se non addirittura nullo rispetto a quello della soluzione prescelta (non sono indicate ad esempio le tratte in rilevato, in viadotto ect). Ciò non consente ad esempio un preciso confronto delle aree di pregio ambientale intercettate dalle soluzioni poste a confronto nell’analisi multicriteriale. Peraltro tale parametro viene utilizzato nell’analisi stessa.

Si è infatti proceduto ad un calcolo dell’area occupata da vincoli di natura paesistico-ambientale intercettata dal tracciato proposto, di cui si riporta il valore, che però non può essere messo a confronto con un analogo dato ricavato per il tracciato alternativo:

	<b>Superficie occupata da TAV (mq)</b>
Vincoli Paesaggistici - fasce fluviali	67.566
Vincoli Paesaggistici - zone boscate	1.308
Corridoio ecologico di area vasta	106.710
Corridoio ecologico di livello provinciale	22.253

Non è appropriato, in quanto fuorviante, che i criteri utilizzati per l’analisi multi criteri siano esplicitati in termini percentuali rapportandoli alla lunghezza del tratto considerato. Infatti in questo modo il tracciato più lungo e che occupa maggiormente il territorio con evidente maggiore impatto in termini di occupazione del suolo viene a risaltare come il meno impattante rispetto al tracciato più corto.

Ad esempio il criterio “la percentuale delle tratte ferroviarie che attraversano aree vincolate” perché il dato concreto dei vincoli intercettati viene sminuito rapportandolo alla lunghezza del tratto considerato. Inoltre il criterio 1.1 “Impatto sul paesaggio: aree con vincolo” viene sviluppato sull’intera vincolistica dedotta dai piani a vario livello esistenti. Va effettuata invece una scelta della vincolistica da considerare “di pregio”. Va usato il valore assoluto “tratti ferroviari che attraversano aree soggette a vincolo”. Poi tale valore va diversamente pesato in relazione al fatto che riguardi vincoli già assoggettati a frammentazione (causa autostrada) o vincoli vergini. Si potrebbe rappresentare il dato relativo alle superfici di vincolo interessato rapportate alle superfici di vincolo ancora non intaccato (superfici nette).

L’impatto preponderante dell’opera in questione, rappresentato dalle frammentazioni ecologica, territoriale e idraulica, non è stato studiato in quanto non presente tra le categorie dei criteri utilizzati per l’analisi ed il confronto multicriteriale necessario all’individuazione del tracciato migliore.

Si evidenzia che gli effetti dell’opera in termini di frammentazione ecologica, territoriale ed idraulica sono tali da richiedere interventi mitigativi e compensativi di portata ben superiore a quelli proposti.

Le compensazioni ecologiche dovrebbero essere individuate e studiate in modo tale da compensare le problematiche di frammentazione indotte ed interessare una estensione complessiva di gran lunga superiore all'entità delle aree occupate in modo tale da preservare le funzioni di interconnessione ecologica preesistenti.

Le soluzioni alternative dovrebbero essere poste a confronto anche in termini di costi – benefici. . A tal proposito si evidenzia che tra gli elaborati depositati non compare né l'analisi costi - benefici, prevista dalla normativa sulla VIA ai sensi del DPCM 27 dicembre 1988 art. 4, comma 3), né il piano economico finanziario previsto dall'art. 4, comma 134 della legge Finanziaria 2004 (L. n. 350/2003).

#### *Gestione dei rifiuti*

Considerate le notevoli quantità di terre da scavo classificate rifiuto prodotte dagli scavi, di cui si ipotizza il loro avvio presso impianti di recupero, si evidenzia la necessità di individuare tra gli impianti elencati nella relazione generale, quelli autorizzati al processo di recupero R5 e la loro capacità ricettiva. Si rileva che la capacità da collocare corrisponda a 2.500.000 mc in circa 10 anni.

Da un primo esame degli atti emerge che la capacità ricettiva degli impianti presenti nel territorio provinciale potrebbe essere ampiamente insufficiente, con la conseguente necessità di trasporti di rifiuti fuori provincia.

Va studiato l'impatto in atmosfera e l'impatto sui flussi di traffico indotti dal trasporto dei suddetti materiali e delle terre (stimate in 5.000.000 mc).

Si ritiene poco rappresentativa la caratterizzazione prevista per le terre da scavo classificate rifiuto in cumuli di 10.000 mc: si ritiene più cautelativo che sia effettuata una campionatura dei cumuli su una volumetria massima di 3.000 mc.

La prevista indagine ambientale potrà dare informazioni sulle caratteristiche dei terreni oggetto degli scavi, non si comprende se comunque tutte le terre saranno oggetto di caratterizzazione analitica in cumulo anche quelle rientranti nei parametri di sottoprodotto. Si propone quindi di adottare anche per tali terre la campionatura in cumulo su una volumetria massima di 3.000 mc.

Il progetto affronta il problema della concentrazione di arsenico naturale nei terreni dell'entroterra veneziano e nella Laguna di Venezia citando i vari studi realizzati e riconosciuti dalle autorità competenti.

Al fine di riutilizzare i materiali di scavo (sottoprodotto) si dovrà tenere conto di queste caratteristiche, nello spirito della vigente normativa sul riutilizzo delle terre da scavo (art.186 del D.Lgs. 152/2006 e DGRV 2424/08) che ne prescrive la compatibilità ovvero di non alterare la situazione preesistente nei siti di riutilizzo, per cui per esempio nelle cave individuate come siti di destino non possono essere utilizzate terre da scavo con concentrazioni di arsenico superiori a quelle presenti.

Le cave individuate come siti di destino si collocano in Provincia di Treviso.

#### *Considerazioni generali di natura ambientale*

Si evidenzia che i progetti delle tre tratte fanno parte di un'unica infrastruttura la cui procedura di valutazione d'impatto ambientale è stata suddivisa in tre distinti iter amministrativi e procedurali di compatibilità ambientale in contrasto con quanto disposto dagli orientamenti comunitari in materia e dalla Circolare del ministero dell'ambiente 7 ottobre 1996, n. GAB/96/15208 "Procedure di valutazione di impatto ambientale" (G.U. n. 277 del 26 novembre 1996).

**Rumore:** sono citate le linee guida Arpav Delibera del Direttore Generale dell'ARPAV n. 3 del 29.01.2008, il modello di calcolo utilizzato è il soundplan, un software commerciale, che è riconducibile al modello di calcolo definito dalle linee guida ARPAV, ovviamente la bontà dei risultati dipende fondamentalmente dai dati di input utilizzati, rispetto ai quali non sono state date informazioni. Sono previste misure di mitigazione sia lungo la linea sia direttamente sui ricettori (cambio dei serramenti).

ARPAV non è stata interessata dal deposito del progetto e pertanto non si è dato modo di poter valutare la qualità dei dati in input ai modelli previsionali di impatto acustico, né di poter intervenire sul monitoraggio ante - operam e sulla progettazione del monitoraggio post - operam. Si evidenzia che le medesime carenze sul Passante di Mestre hanno indotto notevoli revisioni del sistema mitigativo ex-post con importante impegno di ARPAV ed amministrazioni locali.

**Impatti cumulativi ed interferenze con altri progetti:** non sono evidenziati impatti cumulativi con altri progetti che sono previsti sul territorio provinciali.

**Elettromagnetismo:** la realizzazione delle opere prevede anche nuovi elettrodotti da 132 kv che andranno a determinare un impatto di natura paesaggistica ed elettromagnetica (ulteriore impatto sul paesaggio e sull'ambiente di elementi lineari).

**Vibrazioni:** In termini generali il riferimento normativo è corretto (UNI9916-DIN4150) però mancano le previsioni conclusive.

Infatti:

- da pagina 109 a 128 tutto ok (con valutazioni in termini di velocità mm/s)
- da pagina 129 a 139 il testo mischia vibrazione (Hz) e rumore (dB) valutando il grado di disagio (UNI9614) che non riguarda gli effetti sulle strutture.

Le vibrazioni in questione sono onde meccaniche che si trasmettono attraverso il terreno dal punto di partenza (binario) al manufatto (fabbricato, fondazione, sottoservizio, ecc) che sono state correttamente analizzate secondo quanto indicato a pag. 109.

Come indicato a pag 116 la vibrazione si trasmette all'edificio attraverso la fondazione (quindi sono particolarmente vulnerabili i fabbricati che hanno fondazioni profonde e locali interrati). La tabella di riferimento è la 6.3 e per entrarci è necessario misurare (o prevedere) una velocità in mm/s che, a seconda dei casi può essere riferita all'ultimo piano o alla fondazione.

La fondazione riceverà l'impulso partito dal binario (energia 100%) in quantità ridotta (esempio 50%) per effetto di attenuazioni che dipendono dal tipo di terreno (più o meno denso) e dal tipo di sequenza stratigrafica (geometria degli strati).

Per quanto riguarda la sequenza stratigrafica a pagina 122 viene indicata una "stratigrafia tipo" molto semplificata che non rappresenta le litologie comunemente presenti nel territorio provinciale di Venezia. In particolare mancano litologie fortemente organiche e talvolta torbose (caratteristiche della zona orientale) nonché litologie peculiari come il caranto (terreno molto consolidato e rigido, con caratteristiche geodinamiche [pag 121] particolari). Le prime favoriscono i cedimenti se sottoposte a vibrazione (come correttamente indicato a pag 117) le seconde favoriscono la trasmissione delle vibrazioni "senza" attenuazione.

Il progetto ha la peculiarità di interessare pesantemente il sottosuolo (trincee e gallerie), pertanto è necessario che il terreno sia caratterizzato in modo più approfondito. In particolare dovrebbero essere predisposti dei modelli di propagazione delle vibrazioni (magari in termini di velocità come fatto a pagina 223 per i pali e a pag 226-231 così è più facile identificare le criticità lungo il tracciato) tenendo in considerazione anche la presenza di litologie che facilitano la diffusione delle vibrazioni come il caranto o che facilitano i cedimenti. La carta del caranto della provincia di Venezia permette di valutare le aree che saranno più vulnerabili.

Quanto detto per le vibrazioni indotte dai convogli vale anche per le vibrazioni provocate in fase di cantiere. Le fasi più critiche sono quelle durante le quali verranno infisse palancole, pali e diaframmi. Per far fronte a fenomeni di risonanza è indispensabile che i macchinari lavorino in alta frequenza o abbiano la possibilità di variare la frequenza di infissione.

Durante i lavori in galleria e durante l'infissione di palancole, è necessario che sia previsto un sistema di monitoraggio misurando le vibrazioni indotte nei fabbricati più vicine e nelle infrastrutture critiche.

A proposito di velocità delle onde a pag 123 ci sono 2 profili di velocità ottenuti da prove in sito e una linea chiamata di linearizzazione che è sbagliata perché non è 250 (categoria di terreno C). Infatti il calcolo della Vs30 è una media ponderata delle misure che nel caso in questione risulta di 222 m/s per la CHG15 e 245 per la CHG04 (che resta sempre terreno di categoria C però considerando che tutti i metodi indiretti di geofisica hanno un'incertezza del 20% potrebbe anche diventare di categoria più scadente D).

Sarebbe utile verificare la posizione del CHG04 in quanto le elevate velocità misurate nei primi metri potrebbero essere riferite all'argilla sovraconsolidata detta caranto.

#### *Interpretazione geologico - stratigrafica in rapporto alle criticità indotte dall'opera in progetto*

L'interpretazione geologico stratigrafica sviluppata con i profili stratigrafici contenuti nel progetto preliminare e descritta nelle relative relazioni, e la conseguente interpretazione geotecnica e idrogeologica, appaiono adeguate al livello di progettazione in corso, ma come peraltro evidenziato dai progettisti stessi necessitano di un grado di approfondimento molto più spinto nella fase di progettazione definitiva.

In particolare la notevolissima variabilità laterale dei sedimenti, caratteristica delle modalità deposizionali di tipo alluvionale, e l'appartenenza a bacini sedimentari afferenti a diversi corsi d'acqua (Brenta, Piave, Livenza e

Tagliamento principalmente, con incisioni e riprese successive di Reghena e Lemene e di corsi d'acqua di risorgiva) può indurre in errori interpretativi se le stratigrafie disponibili sono troppo distanti.

In effetti **sono da rilevare alcune differenze di interpretazione che possono incidere sulle scelte in fase di progettazione definitiva, rispetto al modello geologico noto dagli studi condotti dalla Provincia** nell'ambito dello studio geologico condotto con l'Università di Padova e dell'indagine idrogeologica del Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera:

- la **geometria** dei corpi sedimentari, ed in particolare i livelli litologici sabbiosi e ghiaiosi, **non è tabulare**: sono stati evidenziati **corpi ghiaiosi di canale molto potenti** in corrispondenza canali di erosione colmati da sedimenti di alta energia con scarpate sub verticali che determinano repentini e sostanziali cambiamenti litologici a pochi metri di distanza nella zona del Sandonatese e Portogruarese (Megafan Piave e Tagliamento); nella zona del Brenta invece sono stati riscontrati nei pressi di Mestre **potenti corpi sabbiosi, con larghezza di alcune centinaia di metri**, con permeabilità e trasmissività significative, a fianco a sedimenti con sabbie quasi assenti;
- lo spessore dei sedimenti olocenici evidenziato in sintesi nella TAV. non numerata "*carta della quota della base dei depositi post - LGM*" elaborata dalla Provincia in collaborazione con l'Università di Padova basandosi su numerosissimi dati disponibili anche da rilevamenti per fogli CARG, è diverso da quello riconosciuto dai profili (in certi casi superiore in altri inferiore). Ciò è significativo in quanto detti sedimenti hanno caratteristiche geomeccaniche che li fa attribuire alla Unità geotecnica A.

Le criticità principali dell'opera in relazione al sottosuolo, peraltro segnalate ed in parte affrontate dai progettisti si ritengono:

- l'elevata compressibilità degli orizzonti coesivi che caratterizzano gran parte della porzione superiore del sottosuolo (unità geotecnica A) nella tratta Aeroporto – Portogruaro che rappresenta una delle maggiori problematiche geotecniche per la deformabilità dei terreni di fondazione sotto l'azione del carico ferroviario;
- l'elevatissima variabilità di risposta dei terreni al carico dell'opera in relazione alla posizione, per effetto della geometria dei corpi sedimentari sopra illustrata, cioè laddove nel sottosuolo si riscontrano i corpi sabbiosi e ghiaiosi di notevole potenza sopra menzionati a brevissima distanza da corpi coesivi con caratteristiche geomeccaniche totalmente diverse;
- l'"effetto diga" che si può determinare per sbarramento delle acque sotterranee ad opera di diaframmi, opere di sostegno di scavi e murature di gallerie e trincee, contenute nei corpi acquiferi sabbiosi e/o ghiaiosi di maggior rilievo, con innalzamento dei livelli piezometrici a monte dell'opera e abbassamenti a valle con effetti da verificare sugli edifici e le costruzioni limitrofe. A questo proposito si evidenzia la ben nota presenza di un corpo sabbioso molto potente nelle vicinanze dell'innesto della galleria tra la stazione e via Torino, dove già sono stati rilevati problemi anche per il sottopasso del tram;
- i cedimenti indotti in superficie dallo scavo della galleria in terreni sciolti e i potenziali danni connessi agli edifici e alle strutture esistenti, con particolare riferimento alle opere di fondazione;
- la presenza di lenti torbose con accumuli di gas che va necessariamente approfondita e valutata per prendere misure necessarie ad operare gli scavi in condizioni di sicurezza.

#### *Considerazioni di natura ambientale specifiche per tratta*

##### **Aeroporto - Portogruaro (principale riferimento quadro ambientale)**

Il piano regionale di tutela delle acque all'art. 39 comma 9 prevede quanto segue: "Per le canalizzazioni a servizio delle reti autostradali e più in generale delle pertinenze delle grandi infrastrutture di trasporto, che recapitano le acque nei corpi idrici superficiali significativi o nei corpi idrici di rilevante interesse ambientale, le acque di prima pioggia saranno convogliate in bacini di raccolta e trattamento a tenuta in grado di effettuare una sedimentazione prima dell'immissione nel corpo recettore. Se necessario, dovranno essere previsti anche un trattamento di disoleatura e andranno favoriti sistemi di tipo naturale quali la fitodepurazione o fasce filtro/fasce tampone". Nelle relazioni di progetto manca questo dettaglio.



Dal solo punto di vista geologico l'alternativa di tracciato che corre parallelamente all'autostrada A4 sembra più conveniente di quella scelta e sviluppata nel progetto preliminare, per i seguenti motivi:

	TRACCIATO BASSO	TRACCIATO ALTO
<p>Microrilievo *TAV. 8.1 “ <i>F a s c e a l t i m e t r i c h e</i>”</p>	<p>il tracciato scelto a partire da Quarto d'Altino fino a quasi a Portogruaro interessa <b>vaste porzioni di territorio poste al di sotto del livello del mare</b>, in alcuni punti fino a quote di - 3 m s.l.m.</p>	<p>Il tracciato alternativo interessa tutti terreni posti abbondantemente <b>sopra il livello del mare</b></p>
<p>Subsidenza *TAV. 1.1 “ <i>S u b s i d e n z a . R i l e v a n z a d e l f e n o m e n o ( 1 9 9 2 - 2 0 0 2 )</i>” TAV. 1.2 “ <i>S u b s i d e n z a . V e l o c i t à ( m m / a n n o ) ( 1 9 9 2 - 2 0 0 2 )</i>”</p>	<p>Il tracciato passa per vaste parti di territorio interessato da fenomeni di <b>subsidenza</b> che da Musile di Piave a Torre di Mosto ha una <b>rilevanza da alta a molto alta</b>, anche in considerazione delle quote sotto il livello del mare dei terreni, con <b>velocità da 1 a 5 mm/anno</b> in tutto il territorio interessato dal tracciato, con <b>punte fino a 7 mm/anno</b> lungo il tracciato nei pressi di <b>Eraclea</b></p>	<p>Il tracciato passa per vaste parti di territorio interessato da fenomeni di <b>subsidenza</b> che però ha una <b>rilevanza da media ad alta</b> (solo in alcuni punti del tracciato nei pressi di Noventa di Piave, San Stino e Portogruaro), anche in considerazione delle quote maggiori rispetto al tracciato basso. Anche le <b>velocità</b> di subsidenza sono minori tra <b>2 e 3 mm/anno</b> tranne nei pressi di <b>Noventa di Piave, San Stino e Portogruaro, dove arrivano anche a 5 mm/anno.</b></p>
<p>Idraulica *TAV. 5.1 “ <i>I d r o g r a f i a e b o n i f i c a i d r a u l i c a</i>” TAV. 6.1 “ <i>R i s c h i o i d r a u l i c o</i>”</p>	<p>Il tracciato interessa territori (fino a Portogruaro) con una fitta rete idraulica minore che per molte parti è interessata da <b>scolo meccanico molto spinto</b>, in considerazione delle <b>quote dei terreni anche molto inferiori al livello del mare</b>, con <b>pendenze quasi nulle</b>. La <b>situazione idraulica attuale</b>, legata alla <b>rete minore</b>, appare già <b>critica</b> senza l'inserimento dell'opera. Diverse parti del territorio presentano vari gradi di <b>pericolosità idraulica legata alla presenza degli importanti corsi d'acqua della Pianura Veneta.</b></p>	<p>Il tracciato interessa territori con una fitta rete idraulica minore che per molte parti (fino a Portogruaro) è interessata da <b>scolo meccanico meno spinto</b> rispetto a quello interessato dal tracciato basso, in considerazione delle <b>maggiori quote</b> dei terreni rispetto al livello del mare e alle <b>maggiori pendenze naturali</b>. La <b>situazione idraulica attuale, legata alla rete minore</b>, appare comunque anche qui già <b>molto difficile</b> senza l'inserimento dell'opera. Diverse parti del territorio presentano vari gradi di <b>pericolosità idraulica legata alla presenza degli importanti corsi d'acqua della Pianura Veneta.</b></p>
<p>Geologia *TAV. 4.1 “ <i>U n i t à g e o l o g i c h e</i>” TAV. non numerata “ <i>c a r t a d e l l a q u o t a d e l l a b a s e d e i d e p o s i t i p o s t - L G M</i>”</p>	<p>Il tracciato da Meolo a San Stino di Livenza interessa territori con <b>spessori variabili da 2 a 8 metri di sedimenti coesivi olocenici recenti</b>, in molta parte lagunari e palustri (spesso con livelli di torba), con <b>scarse caratteristiche geomeccaniche</b>, soggetti a deformazioni plastiche e cedimenti.</p>	<p>Il tracciato interessa territori in prevalenza con <b>sedimenti pleistocenici, più antichi</b>, affioranti e quindi con <b>migliori caratteristiche geomeccaniche</b> in considerazione del maggior grado di consolidazione.</p>
<p>Idrogeologia *TAV. 3.1 “ <i>v u l n e r a b i l i t à i n t r i n s e c a d e g l i a c q u i f e r i s u p e r f i c i a l i a l l ' i n q u i n a m e n t o</i>”</p>	<p>Il tracciato interessa territori a <b>bassa vulnerabilità del primo acquifero</b>, tranne a <b>sud di San Donà di Piave</b> dove intercetta terreni a <b>vulnerabilità media</b> e <b>lambisce due aree ad alta vulnerabilità</b>. Il tracciato comune alle due alternative interessa territori con <b>media</b></p>	<p>Il tracciato interessa territori a <b>bassa vulnerabilità del primo acquifero</b>, tranne presso <b>Noventa di Piave e a nord di San Stino di Livenza</b>, dove intercetta terreni a <b>vulnerabilità media</b>. Il tracciato comune alle due alternative interessa territori con <b>media vulnerabilità del primo acquifero tra Portogruaro e il Tagliamento</b> ed un'area a <b>elevata vulnerabilità</b></p>

<p>” TAV. 2.1 *“<i>Geositi e area di risorsa idropotabile</i>”</p>	<p><b>vulnerabilità del primo acquifero tra Portogruaro e il Tagliamento</b> ed un’area a <b>elevata vulnerabilità presso Teglio Veneto</b>. Quest’area lungo il tracciato comune è pure interessata da <b>falde con potenziale risorsa idropotabile a profondità il cui rapporto di interferenza con l’opera in progetto è da verificare</b>.</p>	<p><b>presso Teglio Veneto</b>. Quest’area lungo il tracciato comune è pure interessata da <b>falde con potenziale risorsa idropotabile a profondità il cui rapporto di interferenza con l’opera in progetto è da verificare</b>.</p>
<p>Geositi *TAV. 2.1 “<i>Geositi e area di risorsa idropotabile</i>”</p>	<p>Il tracciato lambisce il geosito dei <b>“Paleocanali lagunari”</b> e intercetta il perimetro dei geositi delle <b>“Scarpate di Summaga”</b> e delle <b>“Paludi di Loncon”</b> (queste ultime nei pressi di Annone Veneto)</p>	<p>Il tracciato lambisce il geosito di <b>“Meolo Vecchio”</b> e intercetta il perimetro dei geositi delle <b>“Scarpate di Summaga”</b> e delle <b>“Paludi di Loncon”</b> (queste ultime nei pressi di Annone Veneto)</p>

\*Le tavole citate sono scaricabili dal seguente url <http://difesasuolo.provincia.venezia.it>

## SUBSIDENZA

Come si è già evidenziato nella tabella di confronto precedente, il tracciato di cui è stata sviluppata la progettazione preliminare passa per vaste parti di territorio interessato da fenomeni di **subsidenza** che da Musile di Piave a Torre di Mosto ha una **rilevanza da alta a molto alta**, anche in considerazione delle quote sotto il livello del mare dei terreni, con **velocità da 1 a 5 mm/anno** in tutto il territorio interessato dal tracciato, con **punte fino a 7 mm/anno** lungo il tracciato nei pressi di **Eraclea**.

Il fenomeno della subsidenza dell’area è molto accentuato nelle zone di bonifica del Sandonatese e del Portogruarese ed è connesso a **cause naturali** (movimenti tettonici profondi, ma principalmente, compattazione naturale dei sedimenti quaternari depositi sullo strato pliocenico) **ed antropiche** (estrazione di fluidi dal sottosuolo: prelievi da pozzi ed emungimenti per bonifica meccanica) **il contributo è difficilmente quantificabile** allo stato delle conoscenze.

Con i tassi di subsidenza rilevati dal 1992 al 2002 per certe aree si possono ipotizzare scenari abbassamento di 25 cm in 50 anni e oltre. Vista la notevole variazione litologica e geotecnica dei terreni areale e nella verticale, non c’è motivo di sperare che l’abbassamento si evolva omogeneamente nell’area ma è presumibile pensare che su un abbassamento medio generale dell’area subsidenza si sviluppino abbassamenti differenziali.

Tale aspetto si trova trattato nel SIA ma in modo piuttosto generico e non sembra essere stato adeguatamente considerato in fase di progettazione, dove viene considerata solo la **subsidenza** (meglio forse dire i cedimenti) **indotta dal carico dell’opera** sui sedimenti più molli e plastici.

Si ritiene invece indispensabile valutare con buon grado di approfondimento il fenomeno della subsidenza e i suoi effetti strutturali sull’opera in progetto evidenziando le soluzioni progettuali da adottare anche in relazione alle condizioni di sicurezza in fase di esercizio futuro e alla manutenzione dell’opera.

Si evidenzia che la **subsidenza ha importanti ripercussioni anche su tutto il sistema della bonifica idraulica**, dove le aree sono a scolo meccanico e soggiacenti il livello del mare, con la necessità di potenziamento di impianti idrovori e modifiche sulle condizioni di drenaggio. Anche tale aspetto va rapportato all’opera in progetto.

## IDRAULICA

Come si è già evidenziato nella tabella di confronto precedente, il tracciato di cui è stata sviluppata la progettazione preliminare intercetta trasversalmente territori con una fitta rete idraulica minore che per molte parti è interessata da **scolo meccanico molto spinto**, in considerazione delle **quote dei terreni anche molto inferiori al livello del mare**, con **pendenze quasi nulle**. La **situazione idraulica attuale**, legata alla **rete minore**, appare già **critica** senza l’inserimento dell’opera. Diverse parti del territorio presentano vari gradi di **pericolosità idraulica legata alla presenza degli importanti corsi d’acqua della Pianura Veneta**.

In fase di progettazione preliminare i progettisti hanno considerato le critiche condizioni idraulica ed hanno cercato soluzioni che interferissero il meno possibile con l’attuale assetto idraulico e che ne garantissero l’invarianza idraulica (su questo punto è da verificare se le **curve di possibilità pluviometrica** utilizzate per i calcoli di

dimensionamento delle opere idrauliche sono quelle **aggiornate** con il recente studio del Commissari delegato per l'emergenza idraulica, che tiene conto delle modifiche delle modalità di pioggia ormai acclamate).

Si ritiene che il notevole impatto dell'opera su questi territori possa essere **compensato con l'individuazione di opere idrauliche complementari volte**, non solo a mantenere lo "status quo" delle condizioni idrauliche, ma a **migliorarle, in accordo con le pianificazioni e le progettazioni dei Consorzi di Bonifica, dei Comuni (piani delle acque) e degli altri Enti competenti in materia idraulica.**

Gli attraversamenti dell'opera dovranno essere concordati nel numero e nel dimensionamento con i consorzi di bonifica competenti. Inoltre non dovranno essere utilizzati per l'attraversamento della fauna.

Le compensazioni idrauliche potrebbero essere progettate e realizzate anche con valenza ambientale ed ecologica (vedi punti nn. 16 e 17).

Sarebbe necessario un approfondimento sulle caratteristiche e il funzionamento dei bacini di lagunaggio che sembrano coincidere con i bacini di laminazione per l'invarianza idraulica. Si ricorda che i bacini di lagunaggio devono avere una funzione di residenza delle acque in attuazione di quanto previsto dall'art. 39 comma 9 delle norme di attuazione del piano di tutela delle acque.

La soluzione tecnologica dello "scatolare" a via superiore induce un rilevante impatto di natura paesaggistica che non è stato né valutato, né quantificato, né mitigato. Si ritiene di fondamentale importanza che siano proposte soluzioni mitigative importanti di mascheramento del profilo laterale in cemento.

#### **Portogruaro al confine provinciale (principale riferimento quadro ambientale)**

In prossimità di Portogruaro il tracciato prescelto si affianca all'autostrada esistente (A4) intercettando delle aree naturalistiche tra le quali il parco provinciale del Reghena Lemene (SIC E ZPS) e nel tratto in Comune di Fossalta di Portogruaro il Parco di Alvisopoli (SIC e Biotopo) con possibile compromissione dell'integrità del parco stesso. Per tale motivo sono state redatte per ognuno dei Siti Natura 2000 delle relazioni di Screening per l'incidenza ambientale ai sensi della DGRV 3173 del 10.10.2006 che risultano inappropriate per poter valutare esaurientemente se l'intervento in parola possa o meno alterare lo stato di conservazione ecosistemico e funzionale dei Siti Natura 2000, pertanto deve essere redatta da un naturalista esperto una Relazione di Valutazione di Incidenza Ambientale di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e ss.mm.ii. e della Direttiva Habitat 92/42 CEE. Tale relazione dovrà non solo avere come oggetto di valutazione lo stato di conservazione dei Siti Natura 2000 ma anche evidenziare come l'intervento proposto possa alterare o interrompere le connessioni ecologiche tra sito e sito, ed proporre interventi di mitigazione e compensazioni specifici per il mantenimento dei rapporti ecosistemici del progetto di Rete Ecologica Europea dei Siti Natura 2000.

#### **Aspetti di natura agro-ambientale**

(A cura del Servizio Attività Produttive e Agricoltura)

E' inoppugnabile l'importanza strategica della Tav per lo sviluppo del sistema economico del nostro paese, del nord-est e della stessa nostra provincia; diverso invece il ragionamento in ordine al tracciato, rispetto evidentemente alle questioni e alle problematiche che pone e si riflettono nel territorio oggetto dell'attraversamento.

L'intervento infrastrutturale è suddiviso in tre tronconi: il primo interessa il tratto Mestre - Aeroporto; il secondo il tratto compreso tra l'aeroporto e Portogruaro; il terzo riguarda il tratto finale da Portogruaro che va verso Ronchi dei Legionari.

I Comuni della Provincia interessati dall'opera sono 14 (quattordici), alcuni della zona centrale e la maggior parte del Veneto Orientale.

Le diverse ipotesi prospettate nello studio di Via, dal punto di vista di questo Servizio si riducono sostanzialmente a 2 (due): quella adiacente agli assi infrastrutturali esistenti (autostrada e ferrovia) e quelli assimilabili al cosiddetto tracciato "basso". Se nel primo caso le problematiche sono legate principalmente alla presenza accanto agli assi infrastrutturali di insediamenti residenziali e produttivi (zone industriali e commerciali), eventualmente superabili con l'interramento in tutto o in parte del tracciato; nel secondo caso riguardano essenzialmente l'attraversamento del territorio agricolo, risultante da un'azione di bonifica relativamente recente, realizzata tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo.

Rispetto il tracciato parallelo al sistema infrastrutturale non disponiamo di competenze ed elementi tali da consentirci una quantificazione del peso insediativo, quindi del suo eventuale abbattimento e/o superamento in quota (sotto o sopra), appunto per evitarne la rimozione.

Per altro verso - come hanno anche rilevato gli altri Servizi - il tracciato “basso” attraversa aree prevalentemente agricole che presentano una fragilità idraulica importante, che non potrà non essere considerata nella stesura del progetto esecutivo.

Ogni progetto di nuova infrastruttura finisce inevitabilmente per incidere sul territorio rurale, determina una diminuzione della naturalità e della qualità ambientale e diminuisce la superficie destinata alle attività agricole; l'agricoltura non è uno degli elementi che incidono nella gestione di un territorio ma è “il sistema” che garantisce una gestione corretta del territorio.

In questo caso la prima parte del tracciato, quella che va da Mestre all'aeroporto Marco Polo, non ha praticamente alcun impatto, né con l'ambiente agrario né con le attività agricole, sviluppandosi completamente in tracciato sotterraneo e comunque in area urbana.

L'ultima parte del tracciato, che da Portogruaro si avvia verso Ronchi dei Legionari, pur interessando i comuni di Portogruaro, Fossalta di Portogruaro, Teglio Veneto e San Michele al Tagliamento, pur interessando un'area non certo marginale al contesto agrario del Veneto orientale, tutto sommato non incide nel tessuto produttivo e ambientale del settore primario; sostanzialmente grazie ad un profilo che affianca la viabilità autostradale esistente, limita la sottrazione di terreno e le divisioni dei corpi aziendali.

Più complessa e articolata la realtà del tratto che principalmente riguarda il territorio della nostra provincia, quello compreso tra Tessera e Portogruaro, che attraversa i comuni di Marcon, Quarto d'Altino, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Eraclea, Torre di Mosto, San Stino di Livenza e Annone Veneto, e incide direttamente su un ampio territorio di consolidata tradizione agricola.

Si tratta di un ambito agrario sostanzialmente omogeneo classificato come pianura a seminativo situato subito a ridosso della fascia litoranea fortemente caratterizzata dagli insediamenti turistici e nel cui immediato entroterra si sviluppa una pregiata e specializzata orticoltura. Sopra invece, nella fascia a nord della attuale linea ferroviaria Venezia-Trieste, l'ambito agrario si caratterizza per la presenza del vigneto con seminavi sparsi; territori di antica bonifica con appezzamenti di medie dimensioni, buona qualità ambientale e qualche pregevole relitto di quercio-carpinetto planiziale.

Il tracciato da Tessera a Portogruaro si sviluppa quindi principalmente nei terreni nati con le opere di bonifica del XIX secolo che hanno sostituito l'originario ambiente di zone umide e paludose con quello attuale della cosiddetta steppa colturale a seminativo (cereali vernini, mais, soia) con una presenza limitata di vigneti e frutteti. Scarsi anche gli investimenti a pioppeto industriale. La conduzione agraria è quella tipica dell'agricoltura intensiva pur con il recente diffondersi di pratiche agricole a minor impatto ambientale.

Il paesaggio è fortemente semplificato e uniforme; gli appezzamenti sono di ampiezza medio/grande con sistemazione agraria alla ferrarese, alternati da scoline e fossati, pressoché privi di vegetazione arborea e arbustiva; l'edificazione è concentrata in nuclei urbani medio/grandi mentre è piuttosto rada nelle campagne.

Si tratta di fatto del territorio agrario meno pregiato della provincia, per struttura, caratteristiche chimico/fisiche e produttive, spesso sotto il livello del mare e caratterizzato da coltivazioni di massa; in pratica le produzioni classiche di tutta la pianura Padana, mais e soia soprattutto.

Sull'argomento appare utile ricordare di dati più recenti (Unioncamere: relazione economica del Veneto 2009, l'ultima a disposizione) sul rapporto tra produzioni e valore economico delle stesse laddove si evidenzia che le produzioni di mais, soia e frumento riguardano ben il 54 % della Sau (Superficie agricola utilizzata) del Veneto ma contemporaneamente rappresentano solo il 12% del valore complessivo della produzione agraria veneta.

In questo ambito agrario la presenza delle produzioni tipiche si riduce a qualche testimonianza della tradizione contadina come nel caso dell'asparago di Palazzetto (prodotto tradizionale riconosciuto ai sensi del Dm 18/07/2000) o di ritagli territoriali di tipicità riconosciute e altrove strutturate come la Doc Piave e la Doc Lison-Pramaggiore, riguardanti la fascia più a nord del territorio considerato ma prevalentemente riferibili ad altri ambiti territoriali di tutela.

La vera tipicità, il prodotto di pregio di quest'area dovrebbe essere la pera del veneziano, ma la contemporanea difficoltà ad ottenere il riconoscimento formale della tipicità, la carenza di una organica promozione e valorizzazione del prodotto e la crisi di mercato che da anni riguarda questa frutticola stanno compromettendo la convenienza economica alla produzione con la conseguenza di un calo delle superfici investite di anno in anno più evidente.

Punti di forza dell'area agraria in argomento sono sicuramente la presenza di allevamenti zootecnici tecnicamente efficienti e ben strutturati, di dimensioni medio/grandi. E' soprattutto il caso del vitellone da carne quasi sempre direttamente collegato a realtà produttive aziendali di notevoli dimensioni e quindi perfettamente in grado di produrre in proprio gli alimenti necessari all'alimentazione del bestiame e nel contempo riutilizzare agronomicamente, adeguatamente e senza criticità ambientali gli effluenti zootecnici prodotti.

Proprio la dimensione media aziendale delle aziende attive nell'area appare degna di considerazione. La Sau media delle aziende agricole venete, secondo l'ultimo censimento Istat, risulta di 4.55 ettari; in provincia di Venezia la Sau media aziendale risulta di poco superiore, attestandosi su 4.85 ha. Analizzando i dati relativi ai comuni interessati notiamo come questi, esclusa solamente San Donà di Piave, siano tutti al di sopra della media regionale e provinciale: Quarto d'Altino Ha 14.70; Torre di Mosto Ha 9.19; Fossalta di Portogruaro Ha 7.44; San Stino di Livenza Ha 7.23; Eraclea Ha 7.06.

Al di là del dato puramente statistico, comunque indicativo, va sicuramente ricordata la ben nota presenza in tale ambito agrario di molte aziende agrarie di notevoli dimensioni, ottima struttura fondiaria e grande importanza economica; un patrimonio tecnico e ambientale di grande pregio sicuramente da non sottovalutare.

Si tratta di realtà produttive tra le poche ancora competitive e in grado di avere un ruolo sul mercato attuale, capaci di costi di produzione che permettono utili di gestione anche senza le pubbliche sovvenzioni dell'attuale Politica agricola comunitaria (Pac), del settennio 2007/'13.

Tenuto conto che con la prossima programmazione comunitaria, la nuova Pac non potrà che ridimensionare notevolmente le risorse a sostegno dell'agricoltura europea appare importante per la nostra agricoltura la salvaguardia delle realtà produttive più efficienti e questo può avvenire anche tutelando il mantenimento e la conservazione, dovunque sia possibile, dell'unità fondiaria delle strutture aziendali.

Dal punto di vista dell'agricoltura, ci pare prevalgano i fattori non positivi; in ogni caso il parere di questo Servizio è fortemente condizionato dal risultato finale che ne deriva in termini di costi benefici per il sistema economico locale e quindi dalla previsione o meno di fermate nel territorio attraversato; con benefici certi in quest'ultimo caso; pressoché nulli nell'altro caso.

In questo quadro inciderebbe significativamente la previsione di eventuali fermate a servizio della costa balneare, appunto per le peculiarità del sistema turistico locale che in quest'area registra una presenza pari a quasi la metà delle presenze turistiche della nostra provincia che a sua volta rappresenta quasi il 60% delle presenze regionali; un dato unanimemente riconosciuto e tale da renderci la 1<sup>a</sup> (prima) provincia d'Italia in questo settore.

Tuttavia, non spetta a questo Servizio entrare nel merito delle soluzioni proposte per il tracciato della Tav, per questo valgono le considerazioni fatte dagli altri Servizi della Provincia, che hanno competenze specifiche, semmai si tratta di capire, segnalare e annotare questioni, problematiche ed eventuali soluzioni che ineriscono gli aspetti connessi allo sviluppo economico del territorio; semmai far presente il consumo del suolo agricolo, di territorio rurale che in ogni caso deve trovare giusta compensazione non solo a favore degli operatori economici del settore, gli agricoltori, ma con le esigenze più generali di sviluppo locale.

Qualora la tipologia dell'opera fosse non tanto di alta velocità (Tav), ma di alta capacità (Tac), oltre alle criticità ci sarebbero sicuri benefici e ricadute positive per tutte le attività produttive del territorio, ancorché difficilmente misurabili, in quanto questa nuova opera infrastrutturale ancora non ben definita nei particolari, potrebbe incrementare il trasporto delle merci su rotaia, ridurre i tempi di consegna di spostamento delle merci e quindi incrementare la produttività delle imprese, che si gioverebbero di una migliore accessibilità e di una maggiore scorrevolezza del restante traffico su gomma, con inevitabili benefici per la collettività, la qualità della vita e la salubrità.

In questo quadro la realizzazione dello opera infrastrutturale potrebbe rappresentare un'opportunità non solo per lo sviluppo delle attività produttive, ma anche per un riordino di tutta la viabilità regionale, disarticolata in una fitta ramificazione locale, poco adatta alla mobilità interna e di attraversamento.

### **Aspetti di natura viabilistica ed interferenze**

(A cura del Servizio Manutenzione e sviluppo del sistema viabilistico)

#### **1. Osservazioni generali**

##### **Elaborati di progetto**

Si evidenzia che gli elaborati depositati non sono comprensivi di tutti i documenti previsti dal D.Lgs. 163 all' art. 165 comma 3 e nell' allegato XXI sezione I.

In particolare non è presente calcolo estimativo, quadro economico di progetto, capitolato speciale prestazionale non sono indicate le misure di salvaguardia per le fasce di rispetto

##### **Cantierizzazione:**

Il progetto di cantierizzazione prevede l'utilizzo della rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati.

Le strade della viabilità provinciale ma anche la rete delle viabilità dei Comuni interessati sarà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori per accedere alla pista di cantiere.

Inoltre da quanto rilevato nella relazione di cantierizzazione, si può notare che, per tutto l'arco della durata dei cantieri, i valori di incremento dei flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione.

Ciò premesso, considerato che tali strade e non hanno le caratteristiche plani altimetriche e geometriche non idonee a sostenere ulteriori incrementi di traffico pesante di questa natura, e che è presumibile attendersi (in analogia a quanto avvenuto per cantieri di dimensioni equivalenti) un forte degrado delle strade coinvolte nei lavori si chiede:

1. razionalizzazione e diminuzione degli accessi alla pista di cantiere;
2. divieto all'uso per i mezzi pesanti delle strade provinciali arginali e di quelle che per caratteristiche geometriche non sono in grado di accogliere traffico di cantiere.
3. prima dell'avvio dei lavori, le viabilità provinciali interessate dai mezzi di cantiere siano oggetto di risanamento, messa in sicurezza e di manutenzione straordinaria con asfaltatura e rifacimento della segnaletica verticale e orizzontale da parte del proponente.
4. durante le fasi di cantierizzazione venga realizzato un continuo monitoraggio sullo stato delle strade interessate dal traffico di cantiere durante la fase di realizzazione di lavori al fine di procedere alla loro immediato ripristino in caso di degrado della strada proponente;
5. a conclusione dei lavori si obbligatoriamente previsto il rifacimento delle sedi stradali eventualmente degradate dovuto al transito dei mezzi pesanti a servizio dei cantieri;

Si rivela inoltre che da una prima analisi dei dati di traffico indicati nelle relazione generale il numero di mezzi di cantiere che interesseranno le strade provinciali appare sotto stimato rispetto la quantità di materiale materiali scavati previsti dal progetto.

#### Interferenze

SP51 Musile di Piave – Passarella; SP52 San Donà di Piave – Eraclea: Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavole Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 7 di 15 viene indicato lo spostamento della SP51 e della SP52 ai piedi dell'argine senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni del progetto.

SP54 San Donà di Piave – Caorle: Si chiede che la larghezza del marciapiede sia di dimensioni nette di 1,50 come da DM 5.11.2001.

SP79 Torre di Mosto – Tre Ponti: Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavole Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 10 di 15 e indicata che la SP79 viene traslata dal suo sedime attuale verso nord est senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni del progetto

#### Chiusura strade e deviazioni traffico:

Per quanto riguarda eventuali chiusure delle strade provinciali, queste sono subordinate alla previa predisposizione di viabilità alternativa e/o deviazioni che dovranno essere concordate ed autorizzate dal nostro Ente con oneri a carico del proponente.

#### Illuminazione dei cavalcavia e pavimentazione:

I nuovi cavalcavia e sottovia che interessano le strade provinciali, il cui elenco è riportato nel paragrafo successivo, dovranno essere dotati di illuminazione pubblica e di asfalto drenante e ad alta aderenza.

#### Espropri

La Provincia di Venezia chiederà che Regione Veneto, e R.F.I. S.p.A. si attivino per la definizione di un protocollo d'intesa con le diverse associazioni economiche di categoria e che definisca i criteri e le valutazioni economiche relative agli espropri delle varie tipologie di aree e fabbricati pubblici o privati sull'esempio di analoghe procedure effettuate per la realizzazione del "Passante autostradale di Mestre".

Venga garantita la permeabilità ciclabile del territorio attraversato con idonee opere di sottovia.

#### Fasce di rispetto:

Negli elaborati di progetto relativi alle espropriazione (rif. Planimetria aree impegnate Linea AC/AV) è indicata oltre la fascia di esproprio anche il limite della fascia di rispetto di cui all'art 49 del D.P.R. 753/1980 "Regolamento di polizia ferroviaria" e pari a 36 metri, e il limite della fascia di vincolo urbanistico (pari a 90 metri nei tratti in rilevato-trincea e 75 nei tratti di galleria artificiale). Non risulta precisato che tipo di vincolo urbanistico sia e se comporta la totale inedificabilità.

Si evidenzia inoltre negli elaborati forniti non sono indicate le misure di salvaguardia previste dall'art. 165 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 s.m.

## 2. INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ PROVINCIALE:

### 1. Tratta Mestre - Aeroporto

Strada Provinciale	Localizzazione	Interferenza	Modalità di risoluzione	Osservazione AP VENEZIA
---	---	---	---	---

### 2. Tratta Aeroporto – Portogruaro

Strada Provinciale	Localizzazione	Interferenza	Modalità di risoluzione	Osservazione AP VENEZIA
SP41 “Casale sul Sile – Portegrandi”	Quarto d’Altino <i>Via Marconi</i>	Interferenza al km 8.032 della linea AC – AV in corrispondenza del viadotto sul fiume Sile	La linea AC-AV scavalca la SP41 e il vicino fiume Sile attraverso un viadotto a 3 campate con impalcato a struttura metallica a via superiore.	
SP44 Caposile – Musile di Piave	Musile <i>Via Caposile</i>	Interferenza al km 21.587 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP44 e il vicino fiume Piave Vecchio attraverso un viadotto a doppio binari con impalcato a struttura metallica a via inferiore.	
SP51 Musile di Piave – Passarella	San Donà loc. Passarella <i>Via Argine Destro Piave</i>	Interferenza al km 26,362 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP51 e il vicino fiume Piave attraverso un ponte con impalcato a struttura metallica a via inferiore.	Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavole <i>Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 7 di 15</i> viene indicato lo spostamento della SP52 ai piedi dell’argine senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni.
SP52 San Donà di Piave – Eraclea	San Donà <i>via Palazzetto</i>	Interferenza al km 26,610 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP52 e il vicino fiume Piave attraverso un ponte con impalcato a struttura metallica a via inferiore.	Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavole <i>Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 7 di 15</i> viene indicato lo spostamento della SP52 ai piedi dell’argine senza che tale intervento sia riportato su altri elaborati grafici e relazioni..
SP53 San Donà di Piave –	Eraclea loc. Ca’	Interferenza al km 32,127 della linea	La linea AC-AV scavalca la SP53	



# PROVINCIA DI VENEZIA

Torre di Fine	Turcata <i>via Ca Nova</i>	AC – AV	con ponte a via inferiore a struttura metallica.	
SP57 P.te Crepaldo – Prà di Levada	Eraclea loc. Stretti	Interferenza al km 33,623 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP57 con ponte L= 15 m.	
SP54 San Donà di Piave – Caorle	Eraclea	Interferenza al km 36,587 della linea AC – AV	L'interferenza è risolta attraverso realizzazione di un viadotto di 15 campate in cap che sovrappassa la linea AC-AV in variante al tracciato attuale. della sp54	Si chiede che la larghezza del marciapiede sia di dimensioni nette di 1,50 come da DM 5.11.2001
SP62 “Ponte Tezze - Caorle”	Torre di Mosto <i>Via Sant'Elena</i>	Interferenza al km 41.600 della linea AC – AV.	Scavalcamento della SP62 e del fiume Livenza mediante viadotto	
SP79 Torre di Mosto – Tre Ponti	San Stino di Livenza <i>Via dei Pioppi</i>	Interferenza al km 42.810 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP79 in viadotto.	Si evidenzia che nel profilo altimetrico della tavola <i>Plano-Profili su Ortofotocarta Linea AC B.P. - Tav. 10 di 15</i> e indicata che la SP79 viene traslata dal suo sedime attuale verso nord est
SP59 “S.Stino – Caorle”	San Stino di Livenza <i>Via Caorle</i>	Interferenza al km 46.000 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP59 e i canali Fosson e Cerretta attraverso un ponte a doppio binari a quattro campate con impalcato a struttura metallica a via inferiore.	
SP251 “Della Val di Zoldo e Val Cellina”	Portogruaro <i>Viale Pordenone</i>	Interferenza al km 58.034 della linea AC – AV	La linea AC-AV sottopassa la strada provinciale mediante galleria artificiale sul rilevato di approccio al viadotto sulla A4. La soluzione proposta è nella configurazione della Variante alla SP251 predisposta da Autovie Venete S.p.A. nell'ambito della III corsia	



SP463 “Del Tagliamento”	Portogruaro <i>Viale Udine</i>	Interferenza al km 60.045 della linea AC – AV	La linea AC-AV scavalca la SP463 mediante viadotto a due campate con impalcati a struttura metallica a via inferiore.	
-------------------------	-----------------------------------	--	--	--

**3. Tratta Portogruaro**

<b>Strada Provinciale</b>	<b>Localizzazione</b>	<b>Interferenza</b>	<b>Modalità di risoluzione</b>	<b>Osservazione AP VENEZIA</b>
SP91 "Strada Teglio Veneto"	Teglio Veneto <i>Via Venchieredo</i>	Interferenza al km 1.871 della linea AC – AV	La linea AC-AV sovrappassa la strada provinciale mediante viadotto metallico. La soluzione proposta è nella configurazione della Variante alla SP91 predisposta da Autovie Venete S.p.A. nell'ambito della III corsia	
SP75 "San Mauro - Morsano"	San Michele al Tagliamento Via Pordenone	Interferenza al km 7.283 della linea AC – AV	La Linea AC-AV scavalca la SP75 in viadotto	

### **3. Interferenze con la viabilità in programmazione**

Si rileva che l'intervento non ha tenuto conto di due importanti interventi in fase di programmazione da parte di Regione Veneto e Veneto Strade S.p.A. e che hanno importanti riflessi sulla viabilità regionale e su quella provinciale. Si tratta innanzitutto del progetto "Via del Mare: Collegamento A4 - Jesolo e Litorali" strada con sezione tipo B (DM 5.11.2001) lunga circa 19 Km, che dal nuovo casello autostradale di Meolo lungo l'A4 raggiunge la rotonda "Frova" a Jesolo ed interferirebbe con la linea AC- AV all'altezza di Caposile in Comune di Musile di Piave.

La seconda interferenza è l'opera complementare al Passante di Mestre denominato "Circonvallazione Est di Quarto d'Altino" in fase di realizzazione, infrastruttura che sarebbe interferita con la linea AC-AV all'altezza della strada comunale Claudia Augusta, strada storica di rilevanza archeologica.

### **4. Interferenze con la viabilità provinciale in fase di cantierizzazione:**

#### **4.1 Premessa:**

La viabilità di cantiere prevista dal progetto è costituita da piste di cantiere e dalla rete stradale. In particolare viene ipotizzato l'utilizzo della rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati.

Le strade della viabilità provinciale ma anche la rete delle viabilità dei Comuni interessati sarà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori per accedere alla pista di cantiere.

#### **4.2 Analisi e osservazioni**

##### **I tratta: MESTRE – AEROPORTO MARCO POLO**

###### **Comune di Venezia:**

Viabilità primaria: Autostrada A4 (ora A57) – Tangenziale di Mestre SR11 (erroneamente denominata SS10);

Accesso pista cantiere: Viabilità Comunale

Osservazioni: Non si riscontrano utilizzi della viabilità provinciale.

##### **II tratta: AEROPORTO MARCO POLO – PORTOGRUARO**

###### **Comune di Venezia:**

Viabilità primaria: Autostrada A4 Venezia – Trieste, SS14 "Triestina"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: Viabilità Comunale.

###### **Comune di Marcon**

Viabilità primaria: Autostrada A4 Venezia – Trieste, SS14 "Triestina"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: Viabilità comunale.

###### **Comune di Quarto d'Altino:**

Viabilità primaria: Autostrada A4 Venezia – Trieste, SS14 "Triestina"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP41 "Casale sul Sile – Portograndi"

Viabilità Comunale.

Osservazioni: dalle planimetrie di progetto della cantierizzazione si desume che anche la SP41 strada arginale che affianca il fiume Sile, potrebbe essere utilizzata come viabilità di cantiere. Si tratta di una strada che si presenta in forte stato di degrado, con ridotta sezione geometrica e soggetta a traffico di tipo turistico, su cui viige inoltre il traffico ai mezzi pesanti. Si chiede pertanto che non sia interessata al traffico di cantiere.

###### **Comune di Meolo**

Viabilità primaria: Autostrada A4 Venezia – Trieste, SS14 "Triestina"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: Viabilità Comunale.

###### **Comune di Musile di Piave**

Viabilità primaria: SS14 "Triestina" SR89 "Treviso Mare"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP43 "Portograndi - Caposile"

SP44 Caposile – Musile di Piave.

Viabilità Comunale.

Osservazioni: dalle planimetrie di progetto della cantierizzazione si desume che anche la SP43 strada arginale che affianca il fiume Sile, potrebbe essere utilizzata come viabilità di cantiere. Si tratta di una strada che si presenta in forte stato di degrado, con ridotta sezione geometrica e soggetta a traffico di tipo turistico, su cui viige inoltre il traffico ai mezzi pesanti. Si chiede pertanto che non sia interessata al traffico di cantiere.

Analogamente richiesta anche per la SP44 che presenta anch'essa divieto ai mezzi pesanti.

###### **Comune di San Donà di Piave**



# PROVINCIA DI VENEZIA

Viabilità primaria: Variante SS14 "Triestina", SR89 "Treviso Mare", SP47 "Caposile – Eraclea"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP51 Musile di Piave – Passarella  
SP52 San Donà di Piave – Eraclea  
Viabilità Comunale

Osservazioni: dalle planimetrie di progetto della cantierizzazione si desume che la SP51 e SP52 strade arginali che affiancano il fiume Piave, potrebbero essere utilizzate come strade di cantiere. Considerato che la sezione geometrica della strada e il traffico di tipo turistico alla quale sono soggette si chiede che non siano interessate dal traffico di cantiere.

## Comune di Eraclea

Viabilità primaria: SS14 "Triestina", SP53 "San Donà di Piave – Torre di Fine", SP54 "San Donà di Piave – Caorle",

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP57 "P.te Crepaldo – Prà di Levada"  
Viabilità Comunale

Osservazioni: si rileva che per le sue caratteristiche geometriche la SP57 è vietata ai mezzi pesanti e si chiede come per la SP54 il suo preventivo risanamento e manutenzione straordinaria.

## Comune di Torre di Mosto

Viabilità primaria: SS14 "Triestina"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP62 "Ponte Tezze - Caorle"  
Viabilità comunale

Osservazioni: si evidenzia che la SP62 è una strada arginale che affianca per gran parte del suo percorso il fiume Livenza ed in questo tratto presenta una sezione stradale alquanto ridotta (4,5 – 5,5 metri con golfi di interscambio) non adeguata ad accogliere il traffico pesante di tipo cantiere. Si chiede che la strada non sia interessata al traffico di cantiere;

## Comune di S.Stino di Livenza

Viabilità primaria: SS14 "Triestina", Autostrada A4 Venezia Trieste

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP79 "Torre di Mosto – Tre Ponti"  
SP59 "S.Stino – Caorle"  
Viabilità Comunale

Osservazioni: La SP79 e la SP59 sono strade provinciali fortemente degradata realizzate su un terreno di tipo torboso e che presentano rilevanti cedimenti. Per l'utilizzo come viabilità di cantiere si chiede il preventivo risanamento della SP59 e che la SP.79 non sia interessata dai mezzi di cantiere.

## Comune di Annone Veneto

Viabilità primaria: SS14 "Triestina", Autostrada A4 Venezia Trieste

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: Viabilità Comunale

## Comune di Portogruaro

Viabilità primaria: Variante SS14 "Triestina", Autostrada A4 Venezia Trieste

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP251 "Della Val di Zoldo e Val Cellina"  
Viabilità comunale

### **III TRATTA: TRATTA PORTOGRUARO - RONCHI**

#### Comune di Portogruaro

Viabilità primaria: Variante SS14 "Triestina", Autostrada A4 Venezia Trieste

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: Viabilità comunale;

#### Comune di Teglio Veneto

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP91 "Strada Teglio Veneto"

#### Comune di Fossalta di Portogruaro:

Viabilità primaria: SP73 "Portogruaro - San Michele al Tagliamento"

Viabilità accesso diretto pista di cantiere: SP91 "Strada Teglio Veneto"  
Viabilità comunale

Osservazioni: considerata che la SP n. 73, identificata quale strada principale di impiego, presenta diverse criticità quali la conformazione geometrica e il transito nei centri abitati (Fratta, Alvisopoli), si chiede che siano previsti interventi di messa in sicurezza, quali risanamento preventivo, misure per la moderazione del

traffico, realizzazione percorsi ciclopedonali, attraversamenti pedonali etc. o la salvaguardia dei centri abitati.

Comune di S.Michele al Tagliamento

Viabilità primaria:

SP73 “Portogruaro - San Michele al Tagliamento”, SP75 “San Mauro - Morsano”

Viabilità accesso diretto pista di cantiere:

Viabilità comunale da adeguare.

Osservazioni: considerata che la SP n. 73, identificata quale strada principale di impiego, presenta diverse criticità quali la conformazione geometrica e il transito nei centri abitati (Fratta, Alvisopoli), si chiede che siano previsti interventi di messa in sicurezza, quali risanamento preventivo, misure per la moderazione del traffico, realizzazione percorsi ciclopedonali, attraversamenti pedonali etc. o la salvaguardia dei centri abitati.

**Aspetti di natura Trasportistica**

(A cura del Servizio Trasporti)

Il primo obiettivo del potenziamento della linea VE-TS è quello di dare risposta alla crescente domanda di trasporto merci, rivolta verso i paesi dell’est ed oggi prevalentemente riversata sulla rete autostradale, con i due centri nevralgici per lo sviluppo costituiti dal Porto di TS (da-per Villa Opicina) e dallo scalo di Cervignano (da-per linea Pontebbana), assorbendo parte del traffico merci attualmente esistente sulla LS e quello su strada, consentendo di liberare tracce sulla LS per il trasporto regionale.

Sulla base dei dati relativi all’attuale presenza di treni merci sulla LS ed al numero dei passaggi di mezzi pesanti sulle autostrade A4 ed A23 (mancano valori specifici relativi al tonnellaggio trattato dal porto di Trieste e non si fa alcun cenno al porto di Venezia), RFI ha prodotto una simulazione su tre possibili scenari di crescita.

Il programma di esercizio prescelto per la nuova linea AC-AV tiene conto dello scenario di crescita media, con prospettiva temporale al 2030.

E’ necessario rilevare che sebbene gli standard progettuali adottati per le linee AV/AC (criteri piano-altimetrici di tracciato, sezione delle gallerie, ecc..) siano compatibili con il traffico merci -una scelta che ha comportato un costo chilometrico dell’infrastruttura molto elevato - fino ad oggi nessun treno merci ha percorso la Roma-Napoli, la Milano-Bologna o la Torino-Milano.

1. Modello di esercizio

Tratta MESTRE-AEROPORTO MARCO POLO

TRENI	DIURNI	NOTTURNI	TOT
LP	24	0	24
LO	0	0	0
MERCI	0	0	0
TOT	24	0	24

Tratta AEROPORTO MARCO POLO-PORTOGRUARO

TRENI	DIURNI	NOTTURNI	TOT
LP	24	2	26
LO	0	0	0
MERCI	83	55	138
TOT	107	57	164

Tratta PORTOGRUARO-RONCHI

TRENI	DIURNI	NOTTURNI	TOT
LP	24	2	26
LO	0	0	0
MERCI	83	55	138
TOT	107	57	164

## 2. L'impatto sul territorio

Dalle suddette specifiche si evince che il tracciato impatta il territorio a mo di barriera fisica alla continuità di strade e terreni (con conseguente necessità di ripristino dei collegamenti con opere complementari) oltre a costituire ostacolo visuale che interrompe la continuità del paesaggio, pregevole soprattutto in prossimità della Laguna di Venezia.

Si ripercorre a distanza di anni la storia della ferrovia ad Alta Velocità Roma-Firenze, progettata nella seconda metà degli anni sessanta.

La tipologia costruttiva della "direttissima" è stata fortemente criticata, in particolare nel tratto della Val di Chiana, per lo scarso interesse che le tecniche dell'ingegneria avevano all'epoca dedicato alle questioni morfologiche ed al disegno di alcuni punti specifici, dove la lunga serie di viadotti e alti rilevati taglia in due spezzoni la valle cambiandone radicalmente il paesaggio.

## 3. Criticità del progetto

- a. carenti caratteristiche geomeccaniche dei suoli interessati dalle diverse ipotesi di tracciato (portanza scarsa, subsidenza, falda superficiale le cui quote interferiscono con gli scavi in genere, ...);
- b. lunghezza dei tratti in cui si fa ricorso alle strutture in scatolare ed in viadotto e relative altezze raggiunte;
- c. contraddittorietà, all'interno degli elaborati progettuali, sui tempi di realizzazione;**
- d. tipologia di alimentazione della linea (inizialmente a 3 Kv, successivamente (quando?) a 25 Kv;

## 4. Cantierizzazione

E' stata studiata individua l'influenza dei flussi di traffico prodotti dai punti di cantiere sulla viabilità limitrofa, in particolare sulle arterie provinciali territorialmente interessate.

Non è possibile individuare i percorsi dei singoli viaggi in modo preciso, data la localizzazione di cave e discariche, situati al di fuori del territorio oggetto d'esame.

E' stato individuato il TDM, traffico diurno medio, per ogni singolo ramo di viabilità esistente interessato dai cantieri. Il TDM indica la media annuale (per l'anno 2008) del totale dei veicoli che percorrono l'arco in entrambe le direzioni di marcia tra le ore 07.00 e le ore 19.00. Tali valori sono stati ricavati dai dati rilevati dalla rete di postazioni di monitoraggio del traffico della Provincia di Venezia, e dai valori calibrati nel modello di simulazione del traffico disponibile presso il Servizio Trasporti.

Allo scopo di individuare un flusso omogeneo tra veicoli leggeri e pesanti, si è trasformato il TDM in un "TDM equivalente", incrementando il numero dei mezzi pesanti, in termini di ingombro ed occupazione del suolo stradale (maggiore lunghezza e minore velocità rispetto ai mezzi leggeri) di un coefficiente pari a 2, secondo quanto indicato dalla letteratura del settore. Tale operazione è stata ripetuta per il numero di mezzi di cantiere dichiarati, sia nel valore medio, sia in quello massimo, considerando l'ipotesi sopra anticipata, che facciano parte della categoria commerciali pesanti. Inoltre si sono sommati tutti i mezzi facenti capo allo stesso gruppo di punti di cantiere, in quanto occupanti contemporaneamente la viabilità limitrofa.

Avendo quindi dei valori omogenei tra loro confrontabili, e facendo riferimento ai flussi calibrati da modello e rilevati dalle postazioni di rilievo, nell'arco di tutto l'anno 2008 (nelle condizioni infrastrutturali attuali), si è calcolato in grado percentuale di influenza dei mezzi di cantiere rispetto ai flussi attuali circolanti.

Da tutto quanto esposto si può notare che i valori di incremento dei flussi di traffico nelle ore di apertura di cantiere, in alcune località, possono considerarsi non trascurabili, tenendo soprattutto conto della durata del periodo di cantierizzazione, e della valenza di collegamento con le località turistiche (quindi con valori prossimi alla congestione in determinati periodi dell'anno).

E' opportuno richiedere oneri per il ripristino della sovrastruttura stradale e delle opere d'arte eventualmente danneggiate dal passaggio dei mezzi di cantiere.

## 5. Tratta Portogruaro-Ronchi

Non si rilevano problematiche particolari, dal punto di vista trasportistico, sulla scelta del tracciato in territorio Veneto; la sua realizzazione, a ridosso del lato sud dell'autostrada A4, è prevista nelle fasi 2, 4 e 5.



**PROVINCIA DI VENEZIA**

**IL CONSIGLIO PROVINCIALE**

Nelle persone dei Sigg.ri

N°	Componenti		N°	Componenti	
1	Balleello Marina		19	Martin Renato	
2	Benozzi Marco		20	Nesto Roberta	
3	Bortoluzzi Pietro		21	Palmarini Guerrino	
4	Boscolo Capon Beniamino		22	Paludetto Camillo	
5	Bullo Claudio		23	Pellizzer Lionello	
6	Busatta Stefania		24	Populin Elisabetta	
7	Cagnato Diego		25	Ragno Serena	
8	Carradori Elena	no	26	Serafini Amato Loredana	
9	Casson Giuseppe	no	27	Sopradassi Gianni	
10	Corlianò Gianmarco		28	Stival Giancarlo	
11	Cosmo Elisa		29	Teso Emiliano	
12	Dal Cin Roberto		30	Tomei Andrea	
13	Fabi Sabina		31	Tosello Riccardo	
14	Fogliani Giuliano		32	Universi Massimo	
15	Fontana Paolo	no	33	Valerio Michael	
16	Fornasier Michele		34	Vianello Diego	
17	Lodoli Marino		35	Zecchinato Damiano	
18	Madricardo Mariagrazia		36	Zoggia Davide	no

E della Presidente della Provincia **Zaccariotto Francesca** no

Presidente della seduta **BALLEELLO MARINA**

Segretario della seduta **PANASSIDI GIUSEPPE**

Scrutatori: Busatta Stefania, Cagnato Diego, Tosello Riccardo

Risultano assenti i Consiglieri: Carradori Elena, Casson Giuseppe, Fontana Paolo, Zoggia Davide

Verbale di Deliberazione per estratto dal resoconto dell'adunanza

SEDUTA PUBBLICA DEL GIORNO 15/02/2011

N. 11/2011 di Verbale

OGGETTO: OSSERVAZIONI AI FINI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA NAZIONALE SUI PROGETTI PRESENTATI DALLA SOCIETA' ITALFERR S.P.A. RELATIVI ALLA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE (INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE EX ART. 165 DEL D.LGS N. 163/2006 E S.M.I.).

Vista la e Mobilità – Direzione Infrastrutture, ha trasmesso copia degli Studi di Impatto Ambientale e dei progetti preliminari relativi nota del 07/01/2011 acquisita agli atti con protocollo n. 1293 del 11/01/2011 con la quale la Segreteria Regionale alle Infrastrutture a “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Mestre – Aeroporto Marco Polo”, “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro”, “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Portogruaro – Ronchi” proposti da Italferr S.p.A. e soggetti a Valutazione Impatto Ambientale (VIA) nazionale;

considerato che:

- il giorno 22.12.2010 è stato pubblicato sui quotidiani l’annuncio di avvenuto deposito della documentazione progettuale e del SIA relativi alle tratte che interessano esclusivamente il territorio della Provincia di Venezia, Mestre-Aeroporto Marco Polo e Aeroporto Marco Polo – Portogruaro;
- il giorno 30.12.2010 è stato pubblicato l’annuncio di avvenuto deposito della documentazione progettuale e di SIA relativi alla tratta Portogruaro-Ronchi.

Visto l’art.183 c.4 del decreto legislativo n. 163/2006 il quale rimanda per la presentazione delle osservazioni di soggetti pubblici o privati alle modalità fissate dall’art. 6 della legge 349/86;

considerato che il succitato art. 6 della legge 349/86 è stato abrogato dal decreto legislativo 152/06 che ha ridisegnato la norma in materia di valutazione d’impatto ambientale, a sua volta modificato con decreto legislativo n. 4/2008 e decreto legislativo n. 128/2010;

visto l’art. 24, commi 4 e 5, del suddetto decreto legislativo 152/2006, secondo cui entro il termine di sessanta giorni dalla presentazione dell’istanza e della documentazione relativa a progetti soggetti a valutazione dell’impatto ambientale, chiunque abbia interesse può presentare proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, con obbligo dell’autorità competente di tenerne conto nel provvedimento di valutazione dell’impatto ambientale;

considerato che i progetti citati sono dotati di contenuto tecnico multidisciplinare e che pertanto l’istruttoria finalizzata alla formulazione delle osservazioni è stata svolta dal servizio politiche ambientali in collaborazione con i dirigenti dei servizi: viabilità, trasporti, difesa del suolo e protezione civile, caccia e pesca, pianificazione territoriale e urbanistica, attività produttive;

vista la relazione istruttoria in data 3 febbraio 2011, a firma del dirigente del servizio politiche ambientali, redatta in collaborazione con il gruppo interdisciplinare sopra richiamato, con le osservazioni da formulare ai suddetti progetti e con alcuni ulteriori elementi valutativi e conoscitivi;

ritenuto di dovere far proprie le risultanze della relazione istruttoria e formulare, di conseguenza, le osservazioni in essa contenute;

visto l’art. 42, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 267/2000, in materia di deliberazioni di competenza del consiglio provinciale;

ritenuto di dover dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi dell’art. 134, comma 4, del decreto legislativo 267/2000, stante l’urgenza di trasmettere le osservazioni all’autorità competente;



## **d e l i b e r a**

1. di osservare, in via preliminare, sui progetti presentati da ITALFERR S.p.a. e trasmessi dalla Regione del Veneto riguardanti “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Mestre – Aeroporto Marco Polo”, “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Aeroporto Marco Polo – Portogruaro”, “Nuova linea AV/AC Venezia-Trieste. Tratta Portogruaro – Ronchi”, acquisiti al protocollo il 7 gennaio 2011 al n°1293, che la documentazione relativamente alle alternative progettuali è carente e tale da non consentire un confronto valutativo adeguato e complessivo;
2. di formulare sui progetti di cui al punto 1 le osservazioni di cui alla relazione istruttoria, che si allega alla presente deliberazione sotto la lettera A) per costituirne parte integrante e sostanziale.
3. di dare atto che le osservazioni di cui ai punti 1 e 2 saranno trasmesse dalla struttura responsabile del procedimento al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, autorità competente all’emissione della Valutazione dell’impatto ambientale, e alla Regione del Veneto – Direzione Tutela Ambiente – U.C. Valutazione Impatto Ambientale.

---

La Presidente del Consiglio invita a trattare la proposta di cui all’oggetto.

Interviene la Consiglieria Populin per chiedere una sospensione della seduta di 5 minuti, come da intervento integralmente riportato nel resoconto verbale della seduta.

La Presidente del Consiglio dichiara sospesa la seduta alle ore 17,10.

---

Durante la sospensione si allontana temporaneamente il Segretario generale dott. Giuseppe Panassidi. Il Vice Segretario, dott. Angelo Brugnerotto, assume le funzioni di verbalizzazione, in sostituzione del Segretario generale temporaneamente impedito.

La Presidente del Consiglio riapre la seduta alle ore 17,45.

*Il Vice Segretario generale, dott. Angelo Brugnerotto effettua l’appello nominale per l’accertamento della presenza in aula del numero legale da cui risultano presenti n. 32 Consiglieri, risultano assenti la Presidente Zaccariotto e i Consiglieri: Carradori, Casson, Fontana e Zoggia.*

Dopo l’appello rientra in aula il Segretario generale, dott. Giuseppe Panassidi, che riassume le funzioni.

---

La Presidente del Consiglio dà la parola al Vicepresidente Dalla Tor per l’illustrazione della proposta di delibera.

Prende la parola il Vicepresidente, che illustra la proposta, come da intervento integralmente riportato nel resoconto verbale della seduta.

La Presidente del Consiglio, dopo aver dato atto del percorso istruttorio e dell'assegnazione della proposta, in via principale all'esame della Commissione V e, per un esame contestuale esame congiunto, alle Commissioni III, IV e VI, dà la parola al Consigliere Vianello, in qualità di Presidente della Commissione V.

Interviene, quindi, il Consigliere Vianello, che, in qualità di Presidente della V Commissione Consiliare, illustra la proposta e dà atto dell'avvenuto esame, in via principale da parte della Commissione V e in sede congiunta da parte di tutte le Commissioni competenti, come da intervento integralmente riportato nel resoconto verbale della seduta.

Dichiarata aperta la discussione, prendono la parola, nell'ordine: la Presidente del Consiglio, il Consigliere Corlianò, la Presidente del Consiglio, il Consigliere Martin, la Presidente del Consiglio, i Consiglieri Benozzi, Pellizzer, Populin, la Presidente del Consiglio, i Consiglieri Paludetto, Fornasier, Martin, la Presidente del Consiglio, i Consiglieri Corlianò, Pellizzer, Benozzi, Ragno, come da interventi integralmente riportati nel resoconto verbale della seduta.

La Presidente del Consiglio, quindi, dà lettura, come richiesto dall'interessata, dell'intervento della Consigliera Carradori, assente giustificata, come da intervento integralmente riportato nel resoconto verbale della seduta.

———— ————

Nessun altro consigliere avendo richiesto di intervenire, la Presidente pone in votazione la proposta di deliberazione.

La votazione, espressa in forma palese con il sistema elettronico, dà il seguente risultato accertato dagli scrutatori:

presenti	n. 32
astenuti	n. /
votanti	n. 32
favorevoli	n. 32
contrari	n. /

La Presidente proclama l'esito della votazione con la formula **“il Consiglio approva”**

La Presidente pone quindi in votazione la proposta di dichiarare il provvedimento immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti dell'art. 134, co. 4 del D.Lgs 267/2000, per l'urgenza di darvi esecuzione.

La votazione sulla proposta di immediata eseguibilità, espressa in forma palese con il sistema elettronico, dà il seguente risultato, accertato degli scrutatori.

presenti	n. 32
astenuti	n. /
votanti	n. 32
favorevoli	n. 32
contrari	n. /

La Presidente proclama l'esito della votazione con la formula **“il Consiglio approva”**.

---

Dopo la proclamazione dell'esito della votazione, la Presidente del Consiglio dà lettura della proposta di ordine del giorno, iscritta all'ordine dei lavori ad oggetto **“Realizzazione della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste”**, presentata dai gruppi di maggioranza, nel testo emendato e condiviso a cura della Conferenza dei Capigruppo, che di seguito si riporta:

**“Considerata**

l'importanza strategica della linea ferroviaria AV/AC per lo sviluppo del sistema economico del nostro Paese, del Nord-Est e della stessa nostra Provincia, importanza riconosciuta inoppugnabile;

**Rilevato**

in via preliminare che la documentazione depositata risulta carente (ed in alcuni casi addirittura assente) sia in ordine agli ambiti con valenza paesaggistica, sia relativamente alle alternative progettuali, tale da non consentire un confronto valutativo puntuale, adeguato, complessivo e di pari livello di approfondimento di tutte le soluzioni possibili;

**Evidenziato**

che sussistono dubbi anche sulla correttezza della procedura seguita, come segnalato con nota degli Uffici competenti a Italferr Spa in data 20.01.2011 prot 3386 ;

**Richiamati**

gli indirizzi base forniti dalla UE negli anni 90 per la per la progettazione della rete AV/AC e gli obiettivi di carattere generale per lo sviluppo transeuropeo dei trasporti e precisamente:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti infrastrutture di qualità;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un uso ottimale delle capacità esistenti;
- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- essere economicamente sostenibile;
- sollecitare il riassetto delle ferrovie esistenti evitando di creare nuovi corridoi di disturbo in siti intatti;

Tutto ciò premesso,

il Consiglio Provinciale di Venezia

Chiede, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, autorità competente all'emissione della Valutazione dell'impatto ambientale, e alla Regione del Veneto – Direzione Tutela Ambiente – U.C. Valutazione Impatto Ambientale, al fine di poter esprimere un giudizio fondato, la riapertura dei termini di procedimento e afferma la necessità di integrare l'attuale proposta progettuale con ogni altra soluzione alternativa attraverso una corretta comparazione e valutazione. Ciò dovrà avvenire anche attraverso il coinvolgimento delle amministrazioni locali, le associazioni di categoria, i Consorzi di bonifica, per individuare il tracciato maggiormente sostenibile per il territorio, sia in termini di impatto ambientale che di ricadute socio-economiche.”

Dichiarata aperta la discussione prendono la parola, nell'ordine: i Consiglieri Martin, Benozzi, la Presidente del Consiglio, la Consigliera Madricardo, i Consiglieri Benozzi e Pellizzer per formulare le rispettive proposte di emendamento, come da interventi integralmente riportati nel resoconto verbale della seduta.

————— —————

Dichiarata chiusa la discussione, la Presidente del Consiglio pone in votazione la seguente proposta di emendamento, al suddetto ordine del giorno, presentata durante la seduta dal Consigliere Benozzi:

“dopo le parole Il Consiglio provinciale di Venezia, aggiungere le parole: “recepndo le istanze del territorio, ritenuto di non condividere il metodo con cui si è arrivati alla proposta progettuale formulata”.

La votazione, espressa in forma palese con il sistema elettronico, dà il seguente risultato accertato dagli scrutatori:

presenti	n. 32	
astenuti	n. 9	(Busatta, Madricardo, Martin, Palmarini, Pellizzer, Populin, Ragno, Serafini Amato, Vianello)
votanti	n. 23	
favorevoli	n. 2	
contrari	n. 21	(Balleello, Bortoluzzi, Boscolo, Bullo, Cagnato, Corlianò, Dal Cin, Fabi, Fogliani, Fornasier, Lodoli, Nesto, Paludetto, Sopradassi, Stival, Teso, Tomei, Tosello, Universi, Valerio, Zecchinato)

La Presidente proclama l'esito della votazione con la formula “il Consiglio non approva”

————— —————

La Presidente del Consiglio pone, quindi, in votazione la seguente proposta di emendamento al suddetto ordine del giorno, presentata dal Consigliere Pellizzer nel corso della seduta:

“integrare l'ordine del giorno aggiungendo nel dispositivo, “il Consiglio provinciale di Venezia chiede di respingere il presente progetto”.

La votazione, espressa in forma palese con il sistema elettronico, dà il seguente risultato accertato dagli scrutatori:

presenti	n. 32	
astenuti	n. 2	(Benozzi, Cosmo)
votanti	n. 30	
favorevoli	n. 9	
contrari	n. 21	(Balleello, Bortoluzzi, Boscolo, Bullo, Cagnato, Corlianò, Dal Cin, Fabi, Fogliani, Fornasier, Lodoli, Nesto, Paludetto, Sopradassi, Stival, Teso, Tomei, Tosello, Universi, Valerio, Zecchinato)

La Presidente proclama l'esito della votazione con la formula “il Consiglio non approva”

\_\_\_\_\_

La Presidente del Consiglio pone infine in votazione il suddetto ordine del giorno ad oggetto “Realizzazione della nuova linea ferroviaria AV/AC Venezia – Trieste”.

La votazione, espressa in forma palese con il sistema elettronico, dà il seguente risultato accertato dagli scrutatori:

presenti	n. 32	
astenuti	n. 1	(Sopradassi – non votante)
votanti	n. 31	
favorevoli	n. 21	
contrari	n. 10	(Benozzi, Busatta, Cosmo, Madricardo, Martin, Palmarini, Pellizzer, Ragno, Serafini Amato, Vianello)

La Presidente proclama l’esito della votazione con la formula “il Consiglio approva”

La Presidente  
MARINA BALLEELLO

Il Segretario generale  
GIUSEPPE PANASSIDI

# Provincia di Venezia



**SETTORE ECONOMICO FINANZIARIO**

**PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE**

**TIPO ATTO:** *Proposta di Giunta per Consiglio*

**N.:** 2011/27/54

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AI FINI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA NAZIONALE DEL PROGETTO PRESENTATO DALLA SOCIETA ITALFERR S.P.A. RELATIVI AL PROGETTO PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA- TRIESTE. INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE AI SENSI DELL'ART. 165 DEL D.LGS N. 163/2006 E S.M.I.**

*Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs 267/2000, si esprime parere **favorevole** di regolarità contabile relativamente alla proposta di deliberazione in oggetto.  
Non rileva ai fini contabili.*

*Il Dirigente del Servizio Finanziario  
Matteo Todesco*



# Provincia di Venezia

## PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

**TIPO ATTO:** *Proposta di Giunta per Consiglio*

**N.:** 2011/27/54

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI AI FINI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA NAZIONALE DEL PROGETTO PRESENTATO DALLA SOCIETA ITALFERR S.P.A. RELATIVI AL PROGETTO PRELIMINARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA- TRIESTE. INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE AI SENSI DELL'ART. 165 DEL D.LGS N. 163/2006 E S.M.I.

*Ai sensi dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs 267/2000, si esprime parere di regolarità tecnica **favorevole** relativamente alla proposta di delibera in oggetto*

IL DIRIGENTE

MASSIMO GATTOLIN



# PROVINCIA DI VENEZIA

*Politiche Ambientali*

Resp. Procedimento: dott.ssa Anna M. Pastore ☎0412501229  
Istruttore: dott. Guido Frasson ☎0412501231

Venezia, 14 AGO. 2012  
Prot. n° 74100/12  
Classificazione: XII-2

**Oggetto:** Invio osservazioni ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006 relative al Sistema Conoscitivo Unitario della Linea AV/AC Venezia - Trieste. Infrastrutture ferroviarie strategiche, legge n. 443/2001.

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Salvaguardia Ambientale  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

Spedita a mezzo posta elettronica certificata

Alla Regione Veneto  
Segreteria Regionale Ambiente e Territorio  
U.C. Valutazione Impatto Ambientale  
Calle Priuli - Cannaregio 99  
30121 VENEZIA (VE)

Raccomandata A.R.

Con deliberazione n. 64/2012 del 07.08.2012 il consiglio provinciale ha espresso le proprie osservazioni in merito alla documentazione relativa al Sistema Conoscitivo Unitario della Linea AV/AC Venezia - Trieste, confermando le osservazioni già formulate con propria delibera n. 11/2011 trasmessa con nota prot. n.10259 del 18.02.2011, che ad ogni buon conto si allega, e integrando le medesime con le considerazioni riportate nell'allegato A) alla presente nota, cui si rimanda.

La deliberazione n. 64/2012 del 07.08.2012, firmata digitalmente e immediatamente eseguibile, è pubblicata all'Albo Pretorio informatico di questa Provincia per 15 gg consecutivi a partire dal 10.08.2012 ai sensi del D.Lgs n. 267/00.

Distinti saluti

Il Funzionario Tecnico

Dott.ssa Anna Maria Pastore

Allegati:

Deliberazione n. 11/2011

Allegato A)