



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 497 del 8 agosto 2023

Progetto:	<p><i>VIA ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017</i></p> <p><i>Ampliamento della A4 con la Terza corsia.</i></p> <p><i>Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli.</i></p> <p><i>Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza</i></p> <p><i>Progetto Definitivo</i></p> <p><i>ID VIP 8574</i></p>
Proponente:	<p>COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITÀ RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA-TRIESTE) ED IL RACCORDO VILLESSE-GORIZIA</p>

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

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

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS);
- i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica n. 196 del 13 giugno 2023;

RICORDATE le norme che regolano il procedimento di VIA e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”, e in particolare:
 - l'art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
 - lett. b) *valutazione d'impatto ambientale, di seguito VIA: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto;*
 - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti al progetto medesimo*”;
- l'art.25 recante ‘Valutazione degli impatti ambientali e provvedimento di VIA’ ed in particolare il comma 1, secondo cui “*L'autorità competente valuta la documentazione acquisita tenendo debitamente conto dello studio di impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente, nonché dai risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma degli articoli 24 e 32. Qualora tali pareri non siano resi nei termini ivi previsti ovvero esprimano valutazioni negative o elementi di dissenso sul progetto, l'autorità competente procede comunque alla valutazione a norma del presente*

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

articolo”;

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
 - Allegato VII, recante “*Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'articolo 22*”
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- Le Linee Guida Nazionali recanti le “*Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale*” approvate dal Consiglio SNPA, 28/2020;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

VISTO il D.P.R. 120/2017 “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”

PREMESSO che:

- il Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il Raccordo Villesse-Gorizia con nota prot.n.4402 del 09/08/2022 ha presentato domanda per l'avvio della procedura procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017 per il progetto definitivo “*Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza*”;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. con prot. MiTE-101866 del 17/08/2022;
- la Divisione con nota prot. MiTE-0108790 del 8/09/2022, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-6479 in data 9/09/2022, ha comunicato al Proponente, agli enti ed alle Amministrazioni interessate la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.23, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione con la citata nota prot. MiTE-0108790 del 8/09/2022 ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione tecnica allegata;
- la Divisione ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore n.1;

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. II Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- la Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS è integrata, in sede di istruttoria, con il Commissario regionale per la Regione Veneto.

CONSIDERATO che

- sono state presentate osservazioni e pareri espresse da parte dei seguenti soggetti ed enti interessati:

<i>Soggetto / Ente</i>	<i>Numero protocollo</i>	<i>Data</i>
Comune di San Stino di Livenza	MiTE-2022-0124909	10/10/2022
Comune di Annone Veneto	MiTE-2022-0129374	18/10/2022
Città Metropolitana di Venezia	MiTE-2022-0137259	04/11/2022
Insieme per il paese – Sosteniamo il futuro	MiTE-2022-0140532	11/11/2022
Consorzio di Bonifica Veneto Orientale – del 11/11/2022	MiTE-2022-0140580	14/11/2022

- il Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma ha trasmesso in data 14/11/2022 il proprio parere positivo con 1 condizione, acquisito con prot. MiTE-2022-0141556 del 21/11/2022;
- Con nota prot. del 13/09/2022, acquisita al prot. CTVA-6567 del 13/09//2022 la Regione Veneto ha trasmesso osservazioni e richiesta di integrazioni in merito al procedimento in oggetto;
- Con nota prot. 535992 del 18/11/2022, acquisita al prot. MiTE-0144457 del 10/11/2022, la Regione Veneto ha trasmesso il proprio parere espresso con DDR n. 54 del 16 novembre 2022

RILEVATO:

- che il presente parere ha per oggetto la valutazione della compatibilità ambientale del progetto definitivo "Ampliamento della A4 con terza corsia. 11° Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza"
- che la valutazione è effettuata, così come disposto dalla Divisione con la nota sopracitata prot. MiTE-0108790 del 08/09/2022, sulla base della seguente documentazione tecnica depositata dal Proponente:
 - ✓ Elaborati del Progetto Definitivo
 - ✓ Studio di Impatto Ambientale
 - ✓ Format di supporto Screening VIncA
 - ✓ Relazione paesaggistica
 - ✓ Sintesi non tecnica dello studio di impatto ambientale
 - ✓ Piano Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017;
- L'intervento rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II - Progetti di competenza statale alla Parte Seconda del decreto legislativo n.152/2006, al punto 10) "strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie, con una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km";
- con riferimento al valore complessivo dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è pari a Euro 44.683.406,10;

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- il valore economico dell'opera pari a è notevolmente superiore a 5 milioni di euro, la ricaduta occupazionale è più di 15 unità.

RILEVATO e VALUTATO che

Il nuovo Casello di San Stino di Livenza è compreso fra le opere necessarie per la realizzazione della Terza Corsia della A4 Venezia Trieste, di competenza della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A. e che l'asse autostradale, nel suo complesso, rientra all'interno del "Corridoio Stradale n. 5" ovvero fa parte delle "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge Obiettivo n. 443/2001 e del relativo decreto attuativo D.Lgs. n. 190/2002. Il C.I.P.E. con Deliberazione n. 13 del 18/03/2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31/08/2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 207 del 6/09/2005 - ha approvato il Progetto preliminare, predisposto dalla Concessionaria nel febbraio 2003, relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO).

ASPETTI PROGETTUALI

Inquadramento territoriale e quadro di progetto

Il nuovo casello di S. Stino di Livenza si colloca lungo l'autostrada A4, a cavallo del confine comunale di S. Stino di Livenza e Annone Veneto, in provincia di Venezia.

Le opere di progetto insistono su di un'area in cui sono presenti numerose infrastrutture stradali:

- via Piancavallo: che attraversa l'autostrada in cavalcavia e che connette, a nord dell'autostrada, la rotonda di Corbolone sulla quale confluiscono diverse viabilità di collegamento alla rete provinciale e regionale come: Via Pordenone, collegata più a nord con la SR 53 (come pure via Corbolone) e via Loncon, collegata ad est con la SP60 e con Via Postumia;
- lo svincolo dell'attuale casello autostradale di S. Stino di Livenza: che verso Santo Stino confluisce sulla barriera autostradale che presenta un totale di sette varchi, compresa la porta idonea al passaggio di mezzi eccezionali;
- l'intersezione a rotatoria, a sud della barriera autostradale, che permette la riconnessione al tessuto urbano: su di essa confluiscono altre quattro viabilità che consentono l'accesso al territorio comunale di S. Stino.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

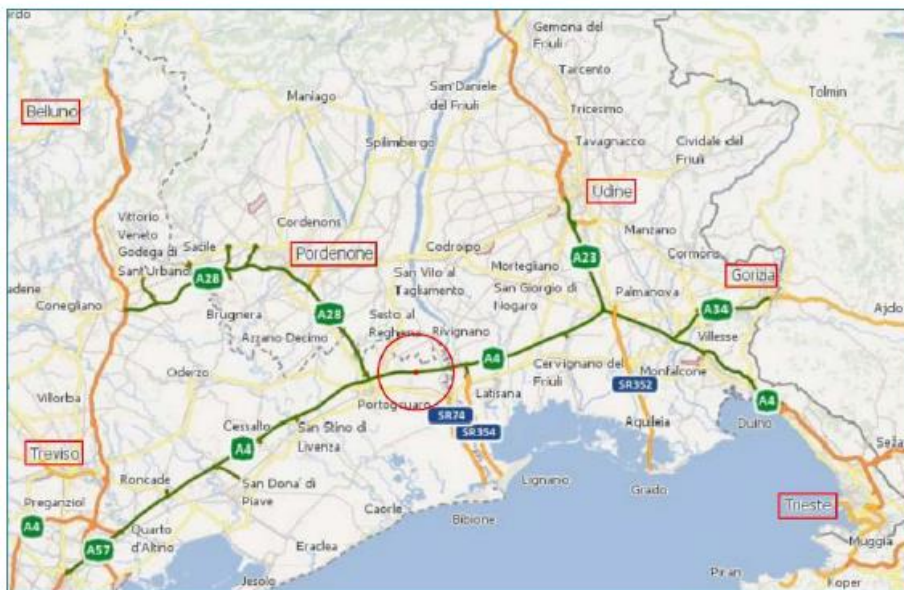


Figura 1 –Inquadramento territoriale

Iter precedente del progetto

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

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

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

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

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

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

seguito da un lato del continuo aumento del traffico gravitante sul casello, dall'altro della progressiva espansione del centro abitato.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 183, comma 5, del D. Lgs. n. 163/2006 in data 25/10/2010 trasmetteva al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il parere sul progetto, positivo con prescrizioni, della Commissione Speciale VIA n. 519 del 16/09/2010 (prot. CTVA 2010-0003311).

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Anche le competenti Soprintendenze per i beni archeologici e per i beni architettonici e paesaggistici, rispettivamente con note prot. 5495 del 21/04/2010 e prot. 15098 del 28/06/2010 esprimevano il proprio parere endoprocedimentale positivo sul progetto del nuovo casello di San Stino di Livenza.

Infine, la Regione Veneto con nota del 10/02/2011 trasmetteva al CIPE la Deliberazione della Giunta Regionale n. 100 del 01/02/2011 (BUR 22 febbraio 2011, n. 16) con la quale faceva proprio il parere favorevole con prescrizioni sul progetto formulato dalla Commissione Regionale VIA n. 312 del 21/09/2010.

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

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

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

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

Pertanto, il Proponente ha ritenuto non più possibile riavviare la pratica originaria avviata nel 2009 per l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare del nuovo casello di San Stino di Livenza spostato più ad est di quello attuale, e ha stato sviluppato il progetto definitivo, nel rispetto del precedente progetto preliminare su cui si erano già espressi positivamente i soggetti competenti, per poter così avviare le procedure per la realizzazione dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia nel tratto ancora mancante in Regione Veneto.

Il Proponente ha ritenuto di acquisire la compatibilità ambientale del nuovo casello avviando una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale all'interno di un provvedimento unico ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., nell'ambito del quale acquisire anche l'autorizzazione paesaggistica, e di procedere quindi all'approvazione del progetto definitivo da parte del Commissario delegato ai sensi dell'art. 3, comma 2, della O.P.C.M. n. 3702 del 5 settembre 2008 e ss.mm.ii.

Alternative progettuali

Nel Quadro Progettuale dello S.I.A. è stato affrontato il tema delle possibili alternative progettuali e le relative soluzioni studiate prende in esame sia la diversa collocazione del nuovo casello in relazione alle opere infrastrutturali in previsione ed in corso di realizzazione, sia le possibili alternative della configurazione planimetrica del nuovo svincolo.

L'individuazione della configurazione maggiormente compatibile del nuovo Casello è stata esaminata mediante l'analisi di tre possibili alternative così di seguito sinteticamente descritte:

- la soluzione n. 1, prevede la realizzazione del casello in un'area collocata in prevalenza nel Comune di Annone, con la sola eccezione del tratto del ramo di collegamento del nuovo casello con la variante alla S.P. 59, che ricade nell'ambito del Comune di S. Stino. La nuova barriera nel suo complesso è quindi posizionata a sud della A 4. In questo caso lo svincolo a livelli sfalsati di tipo "a trombetta" prevede la rampa di uscita dalla A 4 dalla direttrice Trieste di tipo semidiretto, mentre per coloro che provengono dal nuovo casello e intraprendono la direzione "Venezia", la rampa è di tipo indiretto.
- la soluzione n. 2 presenta il verso del cappio dello svincolo analogo alla soluzione n°1 ma con un'occupazione ricadente prevalentemente nell'ambito del territorio comunale di S. Stino;
- la soluzione n. 3, presenta invece il cappio dello svincolo in posizione speculare rispetto alla ipotesi n° 2: ovvero è la rampa di uscita dalla direttrice Trieste ad essere di tipo indiretto. In questo caso l'opera ricade per intero nel territorio del Comune di S. Stino.

Dall'analisi di tali proposte e dalle relative considerazioni sugli aspetti critici di ognuna di esse e i relativi benefici, il Proponente afferma che tra le diverse alternative e combinazioni possibili,

- la soluzione n. 1 per quanto riguarda il casello;
- l'alternativa n. 3 per quanto riguarda l'intersezione con Via Piancavallo;

risultano essere quelle che rispondono meglio alle esigenze territoriali ed ambientali compatibilmente con la funzionalità stradale necessaria per il nuovo svincolo.

Conseguentemente, il tracciato di progetto definitivo è stato sviluppato sulla base di tali schemi, migliorando ulteriormente le soluzioni individuate che vengono di seguito descritte.

Progetto Definitivo

Il nuovo Casello di San Stino di Livenza è compreso fra le opere necessarie per la realizzazione della Terza Corsia della A4 Venezia Trieste, di competenza della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A.

L'asse autostradale nel suo complesso rientra all'interno del "Corridoio Stradale n° 5" ed è inserita, quindi, fra le "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge Obiettivo n° 443/2001 e del relativo decreto attuativo D.Lgs. n. 190/2002.

Il C.I.P.E. con Deliberazione n° 13 del 18.03.2005 - registrata alla Corte dei Conti il 31 agosto 2005 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 207 del 06.09.2005 - ha approvato il Progetto preliminare, predisposto dalla Concessionaria nel febbraio 2003, relativo all'adeguamento a terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino (VE) a Villesse (GO).

L'approvazione è stata subordinata al recepimento di una serie di prescrizioni fra le quali, vi è quella di "verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord est, a fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso e di uscita dall'autostrada dal centro di S. Stino ed eventualmente presentare variante progettuale".

L'obiettivo non si riferisce solamente alla realizzazione di un nuovo casello a norma ed adeguato alla nuova piattaforma autostradale, ma mira anche ad una razionalizzazione della viabilità esterna alla A4 al

fine di allontanare il traffico di attraversamento dal centro di San Stino di Livenza mettendo a sistema le esistenti Strade Provinciali. Inoltre, il Casello nella attuale posizione presenta alcune criticità oltre all'estrema vicinanza al centro abitato di San Stino che determina percorsi che interessano il centro del Comune, quali la posizione ravvicinata della barriera di casello alla rotonda di immissione nella viabilità esterna, la limitazione a possibili futuri ampliamenti dello stesso casello, notevoli impatti ed interferenze sulla viabilità in fase di realizzazione dell'opera. Il Concessionario Proponente ha conseguentemente predisposto il presente S.I.A. e Progetto Definitivo oggetto del presente parere.

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

Le principali opere previste dall'intervento sono la dismissione dell'attuale casello e la realizzazione della nuova infrastruttura, in un'area compresa tra i Comuni di Annone Veneto (VE) e di San Stino di Livenza (VE), comprensiva inoltre di un parcheggio scambiatore, una vasca di laminazione e uno svincolo a trombetta.

Viene inoltre prevista la realizzazione di bacini di raccolta delle acque, a servizio del casello di San Stino di Livenza ed, in prospettiva futura, anche a servizio di una parte della sede stradale prevista dal progetto di allargamento dell'autostrada A4.



Figura 2 –Inquadramento territoriale del Progetto su ortofoto

Caratteristiche di progetto

In coerenza con quanto prescritto dal CIPE in relazione al progetto preliminare della Terza corsia della A4, il nuovo svincolo è spostato di circa 2 km in direzione Trieste rispetto all'esistente ed è collegato con apposita rotonda alla nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza, la quale consente un accesso diretto alle principali direttrici provinciali e regionali.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

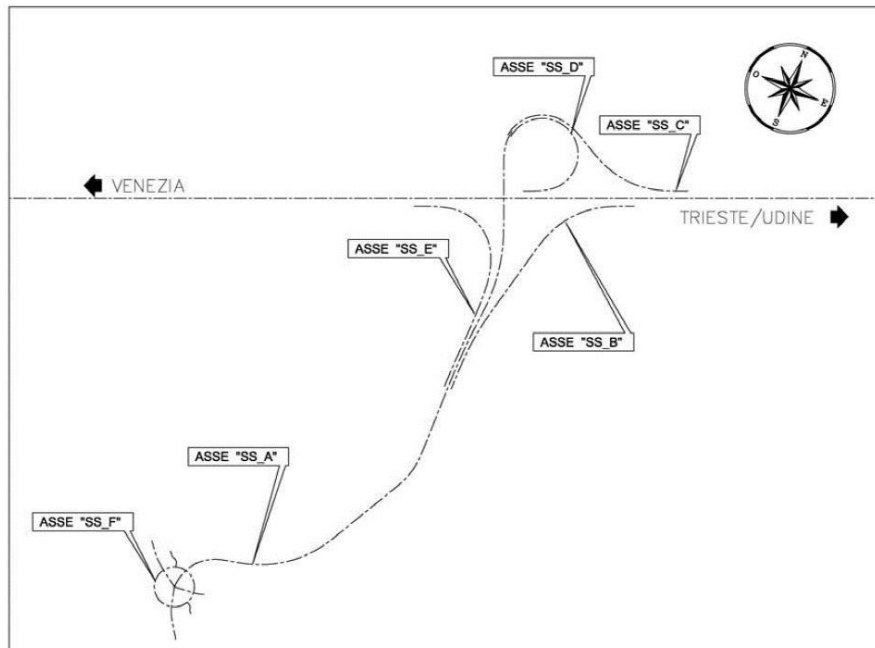


Figura 3 –Schema degli assi di progetto del nuovo svincolo

E' prevista la realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati in prossimità della progressiva della A4 al km 44+500, appena dopo il canale consortile "Melon", nel territorio comunale di Annone Veneto (direzione Venezia -Trieste - a circa 1800 circa più a Est di quello attuale).

Le rampe di immissione ed uscita dalla A4 interessano l'asse autostradale dal lato sud (direzione Venezia -Trieste), a partire dalla progressiva km 44+030, alla progressiva km 45+200; mentre dal lato nord (direzione Trieste - Venezia) la rampa di uscita inizia dalla progressiva km 45+070, e la rampa di ingresso alla A4 termina alla progressiva km 44+050.

Queste ultime fanno capo al nuovo cavalcavia di svincolo, denominato "opera 155a", che prevede la realizzazione di un'opera a tre campate di cui quella centrale di 50 m e campate di riva di 25 m. Le campate dell'opera di attraversamento, al pari di tutti gli altri cavalcavia previsti nell'ambito della progettazione della terza corsia della A4, presentano le caratteristiche geometriche idonee anche per futuri ed ulteriori ampliamenti della sede autostradale. Tale cavalcavia permette alle rampe di uscita dalla A4 (dalla direttrice Trieste) e a quella di immissione verso la direttrice Venezia, di oltrepassare la sede della A4, in modo da raccordarsi a sud di essa con le altre due rampe di ingresso egresso dalla A4 che servono le altre direzioni.

A loro volta le rampe suddette fanno capo al fuso del piazzale del nuovo casello, che si trova a sud della A4, dopo un opportuno tratto di raccordo dei rami di svincolo innanzi descritti.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

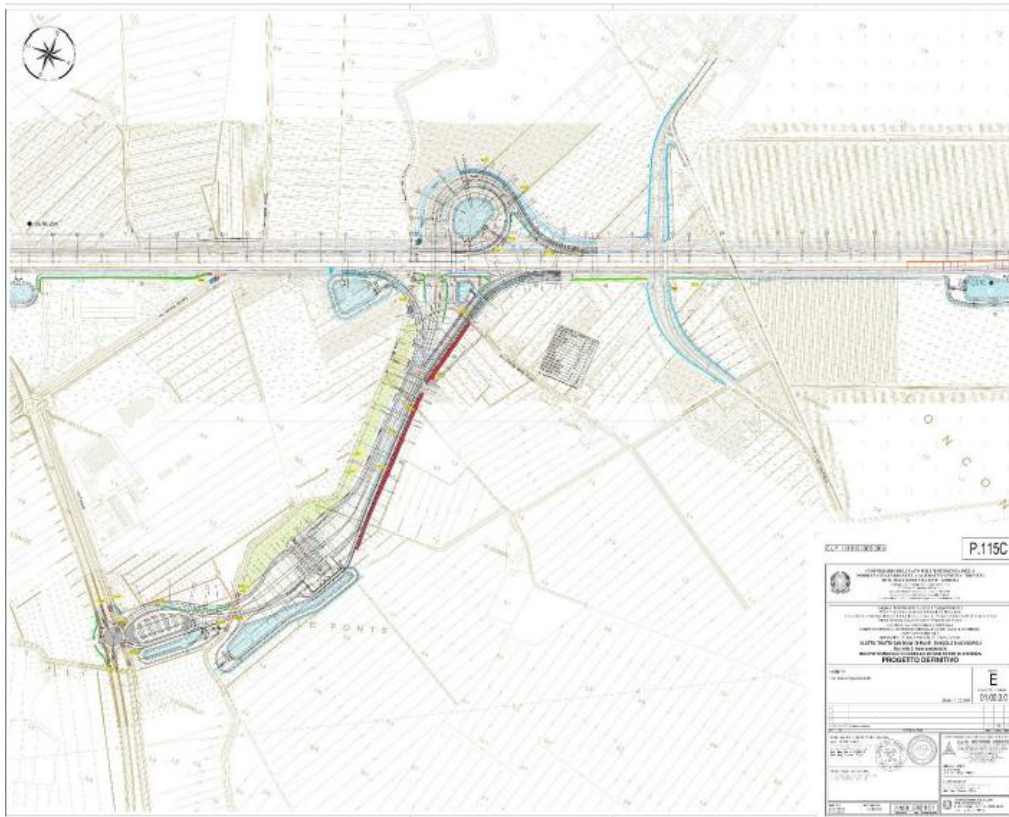


Figura 4 –Estratto dalla planimetria di progetto del nuovo svincolo (elab. E.01.00.0.0)

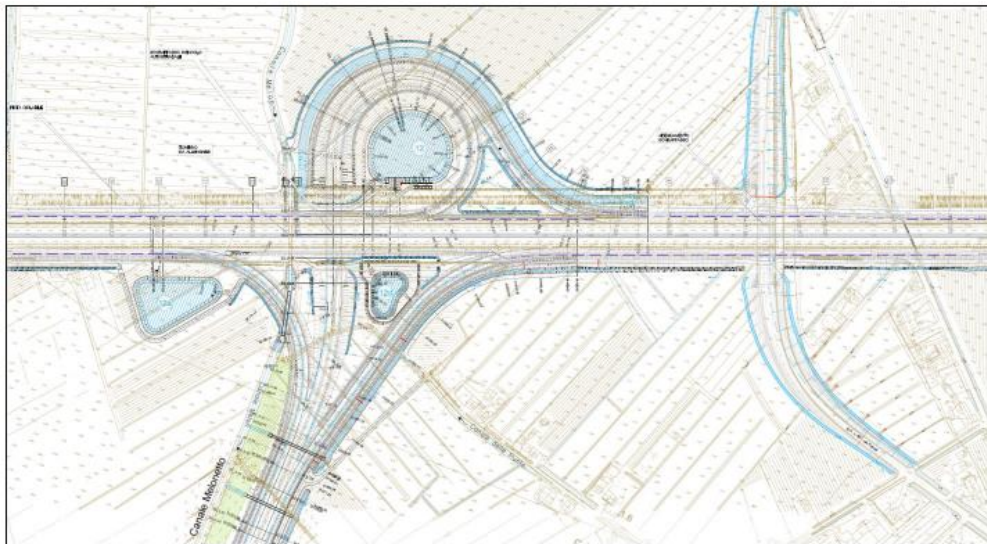


Figura 5 –Dettaglio planimetrico sul nuovo svincolo estratto dalla planimetria di progetto di cui all'elab.E.02.00.0.0

La piattaforma stradale delle rampe

Per quanto riguarda lo svincolo di connessione del nuovo casello con la A4 il progetto prevede:

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- per la carreggiata bidirezionale, una piattaforma stradale composta da due corsie (una per senso di marcia) della larghezza complessiva di m 14,00 così individuata:
 - o 1 spartitraffico centrale variabile di m 1,00 - 2,20
 - o 2 due banchine in destra di m 1,75 ciascuna
 - o 2 corsie di marcia di m 3,75 ciascuna
 - o 2 banchine laterali di m 1,00 ciascuna
- per le rampe unidirezionali la seguente una piattaforma delle dimensioni trasversali di 6,50 m:
 - o 1 banchina in destra di m 1,75 ciascuna,
 - o 1 corsia di marcia di m 3,75 ciascuna,
 - o 1 banchina laterale di 1,00 ciascuna.

Gli elementi marginali sono invece rappresentati, per entrambe le sezioni, da un arginello di dimensioni minime pari a 1,25 su cui è collocato il guard rail in metallo di classe H3.

Piazzale di Stazione

La nuova barriera autostradale del casello si trova a circa 400 m dal punto di confluenza delle rampe suddette, e presenta un numero di porte (varchi) definito in accordo alle esigenze di Autovie Venete S.p.A., (in particolare dell'Area Esercizio).

La nuova barriera presenta quindi la seguente tipologia e numero di piste:

- in entrata in autostrada, sono previsti quattro varchi di cui due porte automatiche/telepass, una porta solo automatica e un quarto ingresso idoneo anche per i trasporti eccezionali;
- in uscita sono pari invece a sei di cui 2 porte multifunzione manuale/automatica/cassa, altre due di tipo automatica/cassa/telepass, un'altra tipo telepass e un sesto varco idoneo anche per i mezzi eccezionali.
- Superata la barriera, a oltre 450 m è posizionata la nuova intersezione a rotatoria che collega il nuovo casello alla viabilità relativa alla "variante alla S.P. 59.

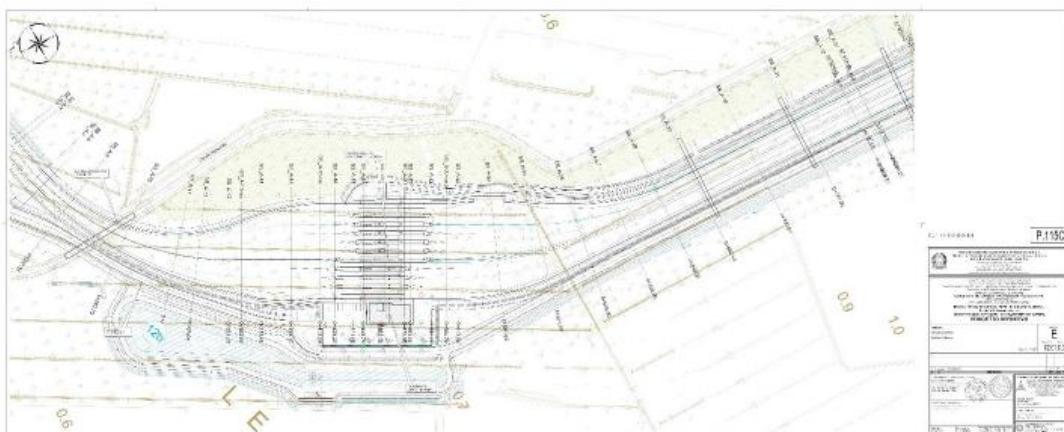


Figura 6 –Estratto dalla planimetria tecnica del piazzale di stazione (elab. E.02.01.0.0)

Il piazzale è completato con la realizzazione delle opere civili quali:

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- pensilina di copertura delle piste realizzata in carpenteria metallica con superficie complessiva di m 80x26;
- cunicolo di collegamento alle isole spartitraffico delle piste a servizio del personale del Casello; la struttura ospita inoltre i cavidotti di transito delle opere impiantistiche;
- fabbricato cabina realizzato ad unico piano fuori terra, di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a m 3,80x9,50;
- fabbricato destinato ad uffici ed impianti ad un unico piano di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a 13 mx 48 m.

La realizzazione del Casello, sia per la parte architettonica e strutturale sia per la parte impiantistica, riprende per motivi di standardizzazione la tipologia già adattata nella costruzione dei nuovi caselli di Godega e Sacile che la Società Concessionaria sta attualmente realizzando lungo l'autostrada A28 Pordenone - Conegliano.



Figura 7 – Prospetti della pensilina estratti da elab. I.04.00.0.0

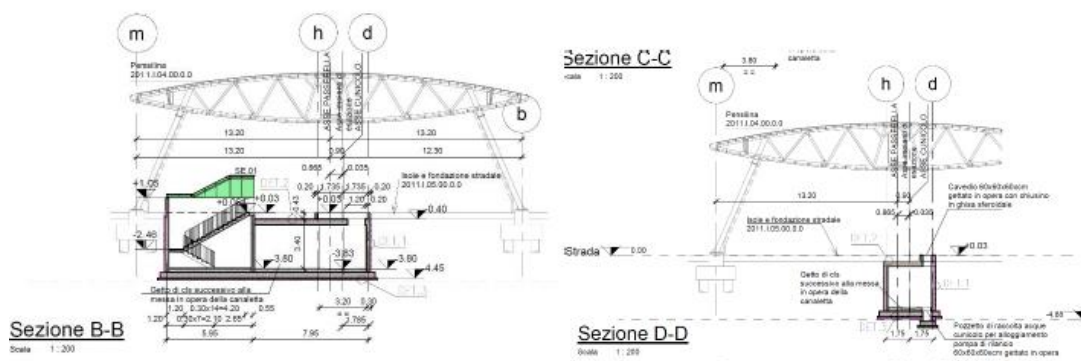


Figura 8 – Sezione del cunicolo estratto da elab. I.02.00.0.0

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

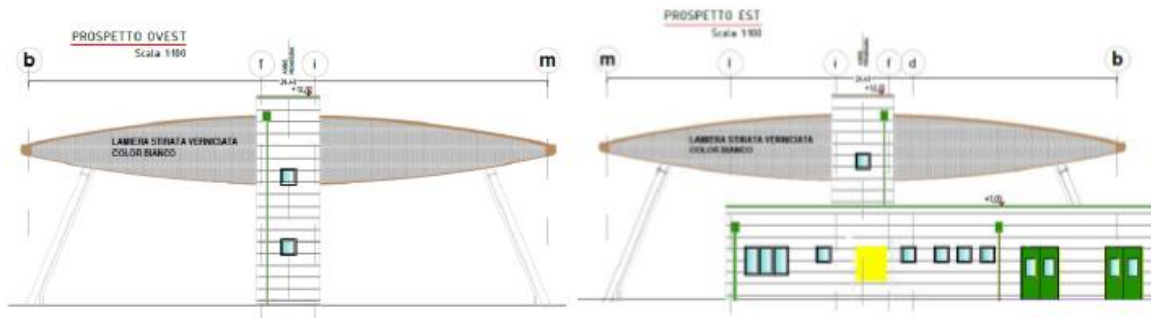


Figura 9 – Prospetti fabbricato uffici e impianti estratti da elab. I.04.00.0.0

Parcheggio scambiatore

In corrispondenza della Variante alla S.P. n. 59, sul lato sud, è stato previsto, in armonia con quanto prescritto dal C.I.P.E., anche un parcheggio scambiatore, con un numero di stalli pari a 98. L'ingresso e l'uscita dal parcheggio avviene sempre mediante immissioni in destra della rotatoria di collegamento con la viabilità ordinaria.

Alla viabilità interna del parcheggio, è collegata anche strada di servizio ad uso esclusivo del personale di Autovie Venete S.p.A. necessaria all'accesso al piazzale di stazione e ai relativi uffici operativi.

Collegamento San Stino di Livenza – Loncon

Partendo dalla rotatoria, a fianco del parcheggio scambiatore corre la nuova viabilità vicinale di collegamento con l'abitato di Loncon, in sostituzione dell'esistente strada bianca che corre a fianco dell'autostrada (via Fosson). Nel primo tratto, fino al piazzale di stazione, la strada è asfaltata (larghezza 5 m) e funge anche da accesso al piazzale di servizio del nuovo casello. Dopo il casello, la viabilità prosegue come strada bianca in affiancamento al piazzale, fino ad innestarsi su via Punte, dalla quale si raggiunge via Paludi e, proseguendo verso nord, l'abitato di Loncon.

Rotatoria sulla tangenziale "G. Pancino"

L'intervento è completato dalla realizzazione di una rotatoria, posta lungo la nuova tangenziale "G. Pancino" di San Stino di Livenza (ex var. S.P. 59).

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

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

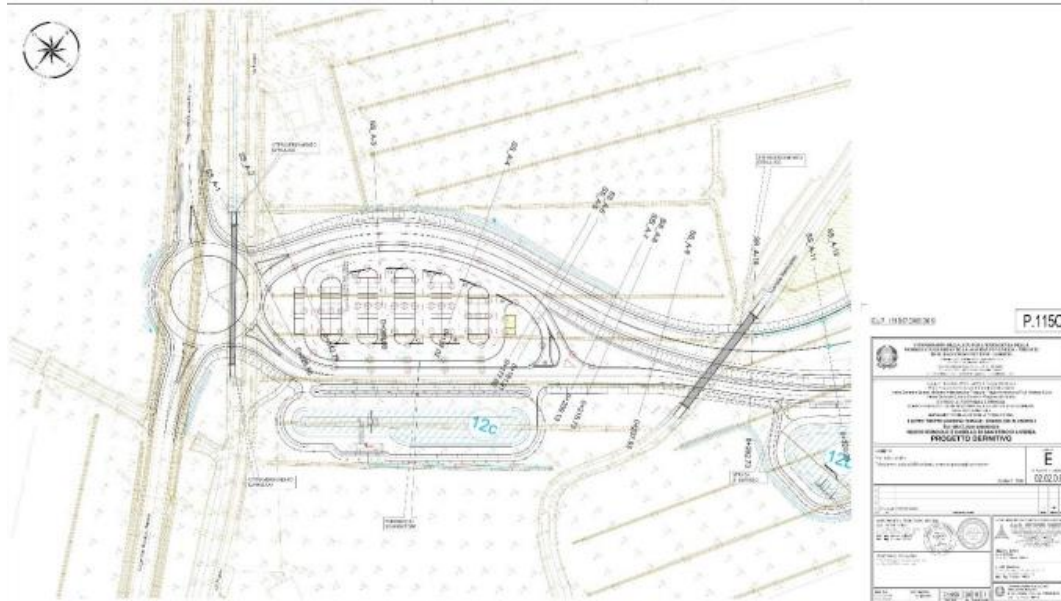


Figura 10 –Estratto dalla planimetria tecnica collegamento con la viabilità ordinaria (var. SP 59), rotatoria e parcheggio scambiatore (Elab. E.02.02.0.0)

Opere d'arte principali

Le opere d'arte principali si possono così sintetizzare:

- Cavalcavia sulla A4 di svincolo del nuovo Casello S. Stino. Il nuovo cavalcavia ospita una piattaforma stradale composta da due carreggiate distinte per una larghezza di m 6,50; l'impalcato è realizzato in carpenteria metallica a via inferiore su tre campate di luce di totale m 103 (26,50 + 50,00 + 26,50); le pile, realizzate da tre fusti circolari diametro alla base pari a mm 1200 e troncoconici in sommità, poggiano su fondazioni profonde costituite da pali trivellati di grande diametro mm 1500 spinti a m 40,00 di profondità.
- Cavalcavia sulla A4 di continuità della S.P. n. 61 "Piancavallo" Il nuovo cavalcavia viene costruito dopo la demolizione di quello esistente ed ospita una piattaforma stradale tipo C2 composta da due corsie da m 3,50 e due banchine laterali da m 1,25 per una larghezza complessiva di m 9,50; l'impalcato è realizzato in carpenteria metallica a via inferiore su tre campate di luce di totale m 92 (23,00 + 46,00 + 23,00); le pile, realizzate da tre fusti circolari diametro alla base pari a mm 1200 e troncoconici in sommità, poggiano su fondazioni profonde costituite da pali trivellati di grande diametro mm 1500 spinti a m 40,00 di profondità .

Opere d'arte minori

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti opere d'arte minori:

- muri di contenimento in e.a.: per limitare l'occupazione della rampa di uscita dalla A4 dalla direzione Venezia verso il nuovo casello di San Stino è stata prevista la realizzazione di un muro di sostegno del corpo del rilevato, per un tratto in parallelo alla A4. Il muro si estenderà per circa 283 m ed è caratterizzato da un'altezza media di 1,20 m. L'opera funge anche da supporto alla prevista barriera fonoassorbente di altezza pari a 4,50;
- canne armate: il Progetto per l'attraversamento dei principali scoli consortili quali il Melon, il Borida e il Canale delle Punte, prevede la realizzazione di canne armate composte da elementi scatolari in e.a. sezioni variabili da 2,00 mx 4,00 ma 3,00 mx 4,50 m.

Opere idrauliche

Le opere di progetto interessano, a parte le reti minori costituita da scoline e fossi di scarmo delle acque dei terreni, i seguenti scoli consortili:

- Melon denominato anche Melonetto;
- Borida;
- Canale delle Punte.

Per l'attraversamento di tali corsi d'acqua, il progetto prevede la realizzazione di canne armate di adeguata sezione.

In conformità a quanto previsto nell'ambito della progettazione generale della terza corsia, anche in questo caso tutte le acque meteoriche drenate dalla piattaforma stradale (rampe dello svincolo, piazzale di stazione, parcheggio scambiatore e viabilità di collegamento) recapitano ad un sistema fognario dedicato; l'attuale semplice deflusso ai fossi di guardia è sostituito da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della carreggiata e le restituisce al collettore finale previa modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, che avviene in apposito bacino di "lagunaggio". In relazione all'andamento planimetrico del terreno e quote di scorrimento dei corsi d'acqua esistenti si rendono necessari quattro bacini di lagunaggio e altrettanti dispositivi di trattamento, che per le opere non direttamente connesse con l'autostrada, dove si accetta una procedura depurativa meno spinta, possono essere semplificate.

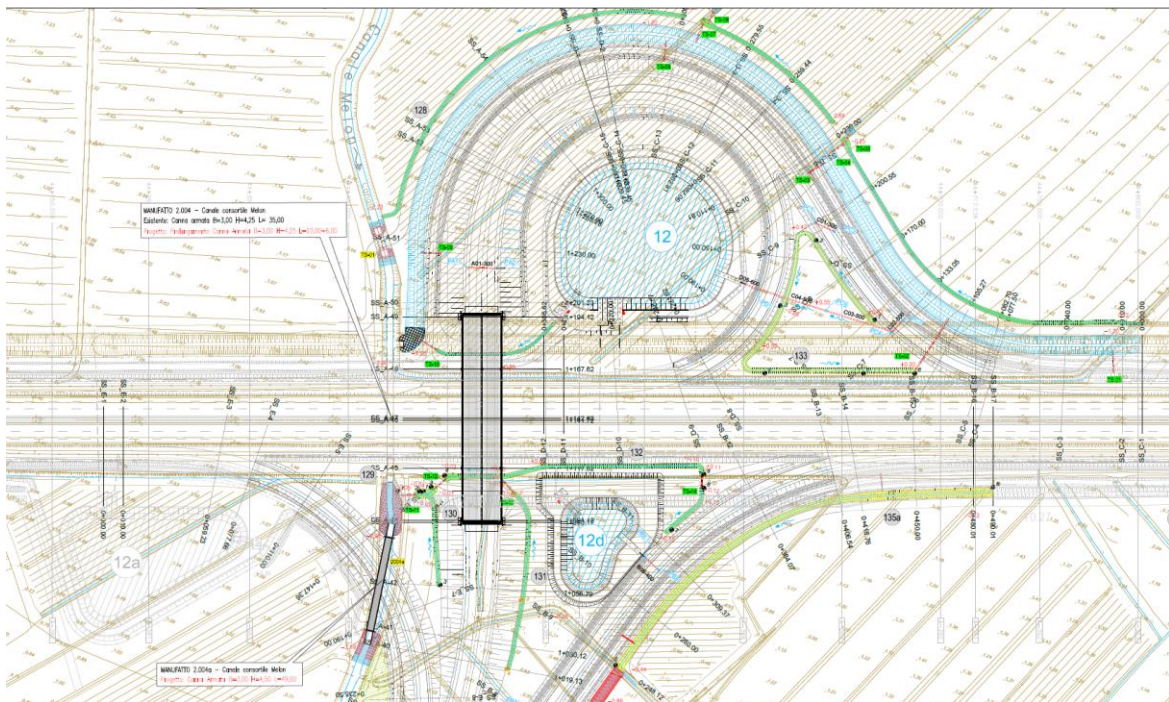


Figura 11 – Bacini di lagunaggio adiacenti all'autostrada

L'impianto tipo è composto da un manufatto di "trattamento primario", che abbate mediante sedimentazione le sostanze sospese più grossolane, da cui l'effluente raggiunge il cosiddetto bacino di lagunaggio, dove avviene la modulazione della portata di picco e un'ulteriore depurazione, in prevalenza delle sostanze organiche disciolte e/o sospese; da qui l'acqua raggiunge il terzo stadio di "trattamento finale", dove un disoleatore e una filtrazione a carboni attivi precedono lo scarico definitivo, che avviene mediante impianto di pompaggio calibrato sulla portata ammissibile secondo i criteri della compatibilità idraulica (101/s ha).

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Ciascun bacino di lagunaggio ha il fondo impermeabilizzato, per evitare la filtrazione ipodermica delle acque da trattare, e a quota relativamente approfondita rispetto al piano campagna originario, con diretta ripercussione sull'occupazione fondiaria.

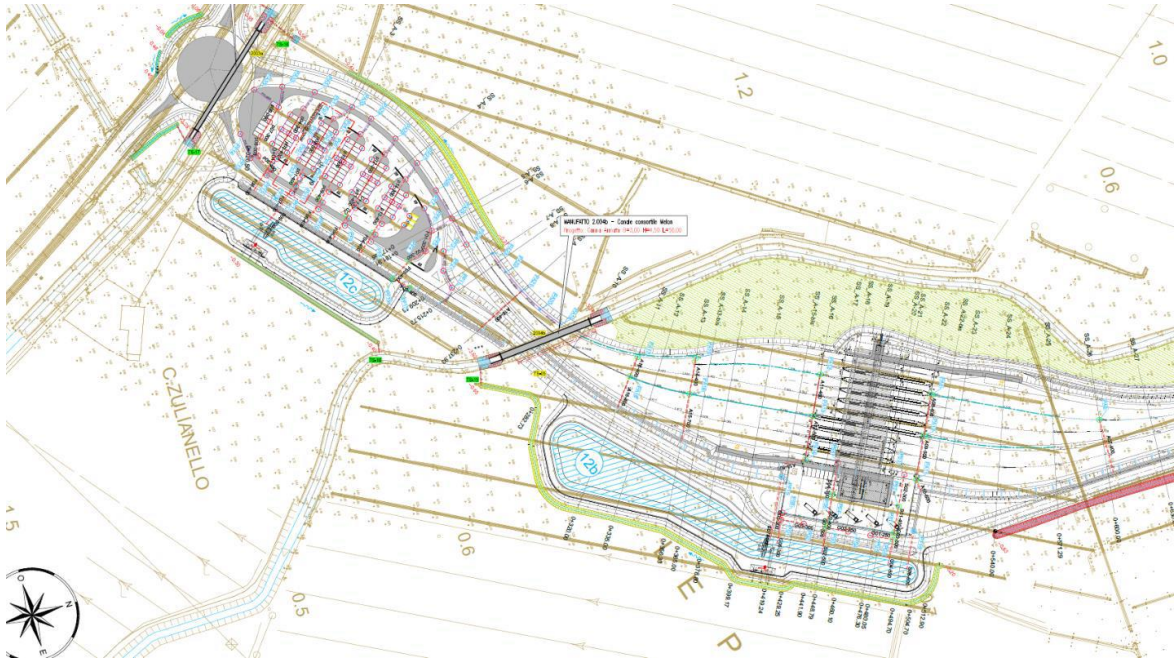


Figura 12 – Bacini di lagunaggio adiacenti al Piazzale del casello autostradale

Dotazione impiantistica

L'intervento prevede la realizzazione di nuovi impianti di illuminazione e distribuzione elettrica per le seguenti zone:

- piazzale di esazione, rampe di accesso (corsie di accelerazione e decelerazione);
- viabilità di accesso al casello;
- viabilità connesse all'intervento che risultano già illuminate e che per effetto delle lavorazioni andranno ad essere modificate.

Traffico

In ottemperanza alla raccomandazione di cui al XV capoverso della Deliberazione CIPE n. 13/2005 di approvazione del progetto preliminare dell'ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia, il Proponente ha effettuato la verifica, in termini di capacità, della nuova barriera di San Stino di Livenza sulla base delle previsioni di traffico tratte dallo "Studio del traffico" allegato al progetto definitivo.

L'approfondimento si focalizza sulla capacità di deflusso della coda in relazione alla curva di crescita della domanda di traffico ipotizzata per il tratto di competenza. In particolare, si confronterà la domanda in ingresso con la capacità di servizio teorica della linea di esazione, ricavando il margine di sicurezza per la formazione delle code.

Le verifiche di capacità della barriera sono riferite ai seguenti anni:

- 2020: anno dello scenario di base dello Studio del traffico;

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- 2027: anno in cui si prevede che saranno ultimate le opere relative al II lotto di terza corsia;
- 2051: orizzonte temporale futuro considerato nello Studio del traffico.

Il casello è stato verificato con il traffico orario massimo previsto alla barriera. Per stimare tale picco, si sono condotte delle valutazioni statistiche sui flussi in ingresso e in uscita all'attuale casello di San Stino di Livenza, forniti dalla concessionaria Autovie Venete S.p.A, relativamente al periodo 2011-2020.

Il dato è stato poi proiettato nell'anno oggetto di verifica attraverso il coefficiente di crescita tratto dallo Studio del traffico. La curva di crescita sulla rete prevista per il periodo 2020/2051 prevede un incremento annuo fino all'anno 2038, sia per i veicoli leggeri, sia per quelli pesanti. Dopo tale data, si prevede che il traffico si stabilizzerà, con coefficiente di incremento pari a zero dal 2038 al 2051.

In base ai dati sui picchi di traffico, al coefficiente di crescita annuo e alla ripartizione della domanda tra le due modalità di registrazione (telepass o entrata automatica), si è ricavata la domanda, espressa in termini di numero di veicoli equivalenti all'ora, per ciascuna tipologia di pista d'entrata al casello.

Per quanto riguarda la ripartizione dell'utenza tra le due modalità di registrazione, la percentuale di utilizzo delle porte telepass sia la medesima che si registra in uscita.

Considerato che le tre porte in ingresso saranno abilitate all'utilizzo in entrambe le modalità di registrazione, la capacità delle piste è stata calcolata per due diversi scenari di utilizzo:

- Scenario 1: utilizzo in sola modalità automatica;
- Scenario 2: utilizzo di una porta in modalità Telepass e delle altre 2 in modalità automatica.

Per quanto riguarda il primo, la capacità totale delle tre porte risulta pari a 1227 veicoli equivalenti/h, mentre per il secondo scenario si ha una capacità di 1756 veicoli equivalenti/h. Per ogni anno, confrontando la capacità con la domanda, riferita al medesimo istante temporale applicando la curva di crescita dello Studio di Traffico, si ricava:

- per lo scenario 1 un margine di sicurezza pari al 51,9% per l'anno 2020, che scende al 17,8% nel 2051;
- per lo scenario 2 si passa da un margine del 117,3% nel 2020, fino al 68.5% per l'anno 2051.

Per quanto concerne le verifiche di capacità in uscita per le quattro porte d'uscita a funzionamento misto, è stato preso in considerazione, a favore di sicurezza, il tempo di servizio più gravoso, cioè quello associato all'esazione del pedaggio in modalità automatica. Per quanto riguarda la porta dedicata "Telepass", la capacità oraria è stata calcolata separatamente dal resto delle piste.

Sulla base di tali considerazioni, la capacità in uscita risulta pari a 1481 veicoli equivalenti/h.

Per ogni anno considerato, confrontando la capacità con la domanda (ricavata sulla base del coefficiente di crescita) si ha un margine di sicurezza in uscita pari al 106.4% per l'anno 2020, che scende al 60.0% nell'anno 2051.

In considerazione dell'incremento di traffico che si verrà a generare in prossimità del nuovo casello, la Regione Veneto segnala al Proponente l'opportunità di valutare la realizzazione dei seguenti interventi complementari sulla viabilità esistente:

- ridefinizione della rotonda all'intersezione tra la S.R. n. 18 e Via Fosson e dei relativi innesti;
- adeguamento della portanza della pavimentazione stradale ai nuovi volumi di traffico nel tratto stradale della S.R. n. 18 tra lo svincolo di Via Fosson e l'innesto con la S.S. n. 14.

Per quanto attiene le verifiche sul rispetto normativo al del D.M. 5/11/2001 e al D.M. 19/04/2006 relative alle infrastrutture e alle intersezioni stradali, si rileva che negli elaborati grafici relativi ai profili altimetrici delle opere sono riportati sia i diagrammi di velocità che l'andamento dei cigli dei vari "Assi" di progetto.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

CANTIERIZZAZIONE

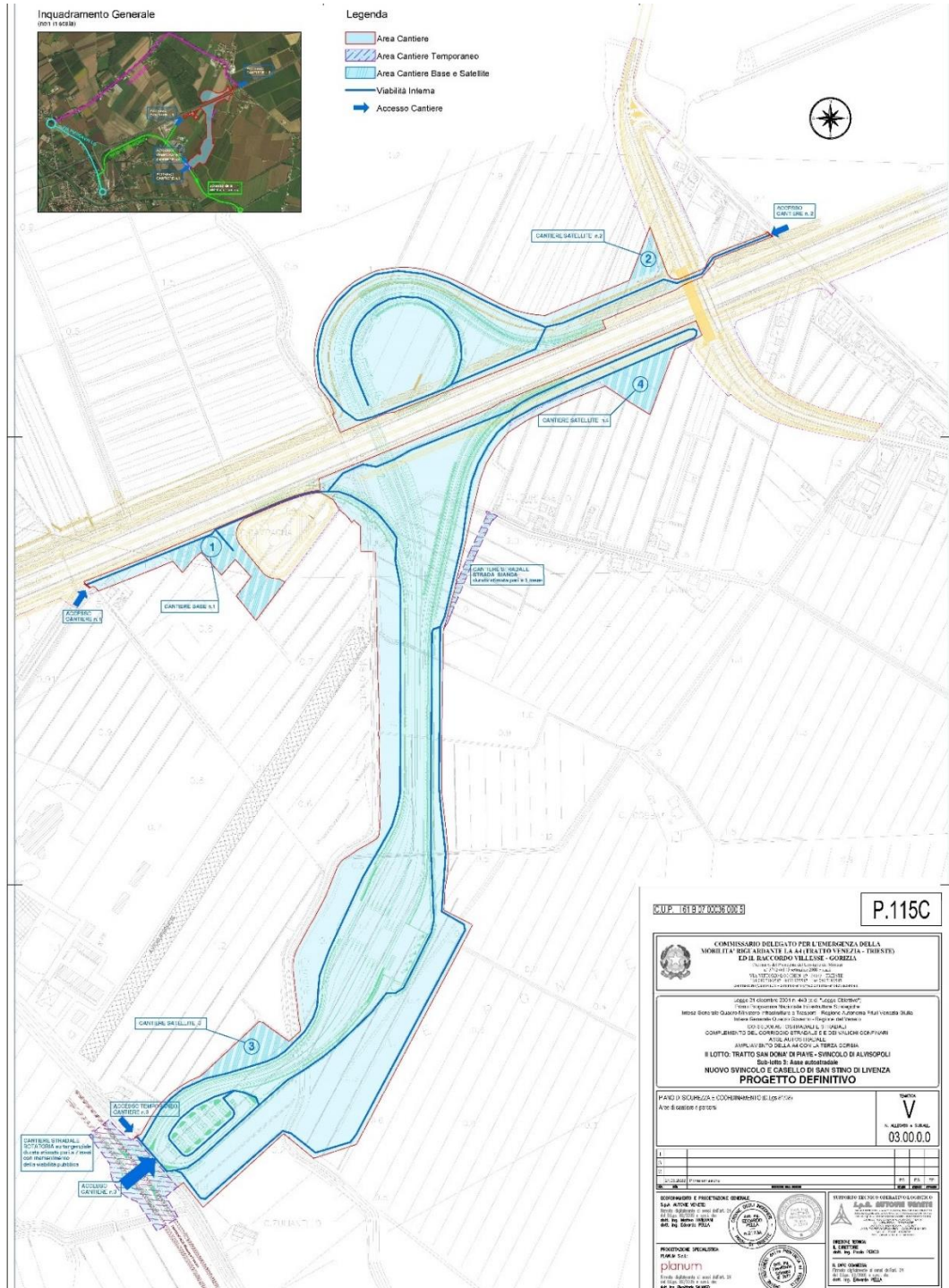


Figura 13 – Schema aree di cantiere e percorsi

In sede di approvazione del Progetto Preliminare dell'adeguamento della Terza Corsia da Quarto d'Altino (VE) fino a Villesse (GO), la Delibera CIPE ha prescritto che la realizzazione delle opere di progetto dovrà

necessariamente tener conto che l'infrastruttura autostradale dovrà continuare ad essere utilizzata, sebbene parzialmente, anche durante la fase di costruzione.

Il S.I.A. evidenzia che le fasi costruttive delle opere di progetto ed in generale quelle di ampliamento della carreggiata autostradale alla terza corsia dovranno essere raccordate e coordinate (nell'ambito della progettazione definitiva) con le seguenti fasi principali necessarie per lo spostamento del nuovo casello:

- Fase I – Realizzazione nuovo svincolo di S. Stino di Livenza

Tale fase è necessariamente propedeutica a tutte quelle successive, in quanto la messa in esercizio del nuovo casello è la condizione necessaria ad evitare l'interruzione dell'esercizio dell'infrastruttura autostradale.

A tale scopo dovranno essere realizzate in via prioritaria le opere d'arte e di attraversamento previste per consentire un rapido accesso alle aree di cantiere.

Si procederà quindi alla realizzazione delle opere in rilevato e di piazzale autostradale.

Si precisa che per questa fase l'ampliamento della carreggiata autostradale necessaria alla realizzazione della terza corsia non sarà realizzato nella sua totalità a causa della presenza contemporanea del vecchio svincolo e dell'opera su Via Piancavallo: per tale motivo il progetto definitivo prevede che le rampe di ingresso ed uscita del nuovo casello dovranno essere solo raccordate al rilevato esistente benché planimetricamente ed altimetricamente compatibili con l'autostrada ampliata.

Per quanto sopra, una volta terminate le lavorazioni necessarie alla messa in esercizio del nuovo casello (pavimentazioni, impianti, segnaletica ecc.) si potrà procedere alla seconda fase.

- Fase 2 - demolizione casello esistente

Si potrà pertanto procedere alla preventiva demolizione delle opere civili del casello esistente al fine anche di consentire la realizzazione del previsto tratto di viabilità di Via Piancavallo e della Variante alla S.P. n. 59 compreso quindi la costruzione del nuovo cavalcavia e del relativo rilevato stradale.

- Fase 3 opere di completamento per la Terza Corsia ed opere a verde.

In questa fase sarà possibile procedere al completamento dell'allargamento del rilevato autostradale e quindi alla definitiva realizzazione della Terza corsia nel tratto compreso tra lo svincolo esistente e quello in progetto.

Le rampe del nuovo casello di San Stino, già predisposte per la Terza corsia durante la Fase 2, verranno pertanto raccordate al definitivo assetto dell'autostrada.

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

Per l'accesso alle aree di cantiere, sono illustrate i diversi percorsi sia da nord della A4 sia da sud, utilizzando viabilità ordinarie e autostradali a seconda delle varie fasi realizzative. In particolare, sarà possibile raggiungere le aree di cantiere utilizzando sia la S.P. n. 60 che si collega alla S.R. n. 53 e/o alla Postumia a nord e a sud con la S.S. 14; sia la variante alla S.P. n. 59 anch'essa collegata con la S.S. n. 14 e con il casello esistente di S. Stino. Un'ulteriore possibilità di accesso ai cantieri, aggiuntiva, potrà essere l'utilizzo comune dello stradello di servizio relativo alle opere di terza corsia realizzato durante la predetta "Fase 1".

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

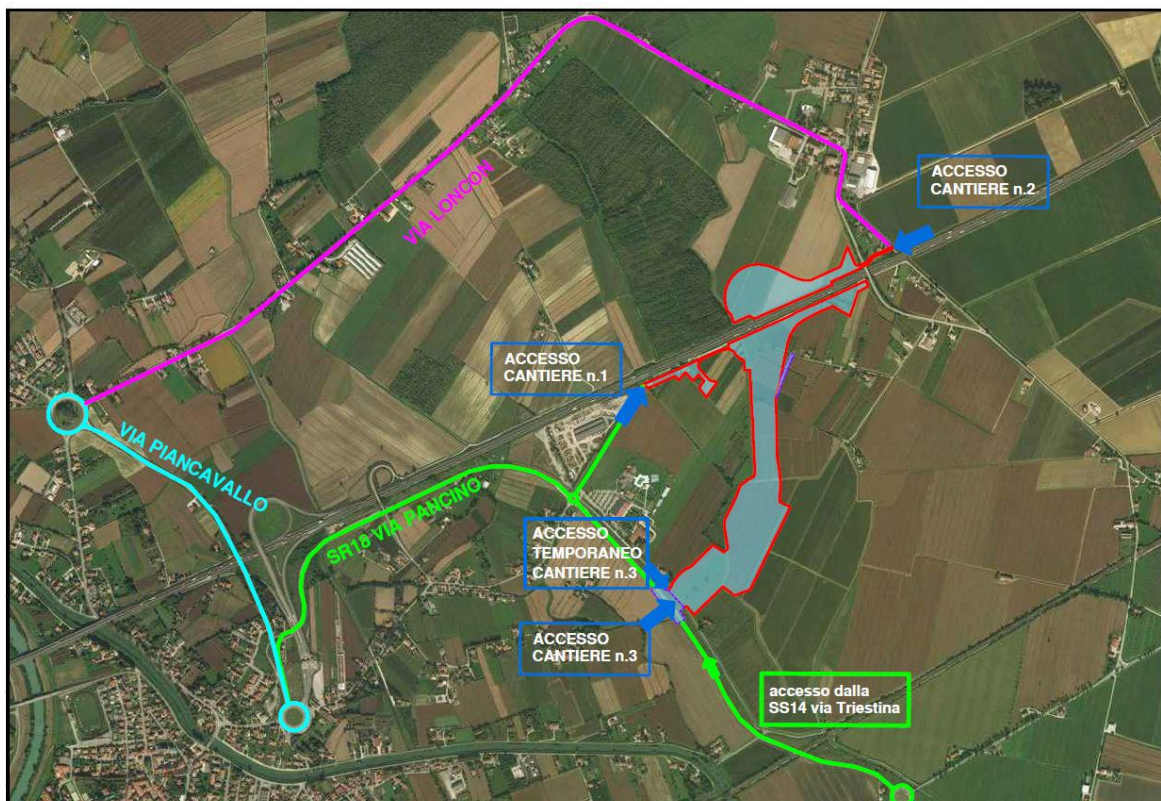


Figura 14 – Schema viabilità di cantiere estratta da elab. V.03.00.0.0

Gestione delle materie

Per la costruzione dell'infrastruttura in esame, il progetto prevede, al fine di ridurre la necessità di apporto di nuovi materiali, il riutilizzo dei materiali resi disponibili dagli scavi e dalle demolizioni, nel rispetto di quanto prescritto dalle normative regionali e nazionali.

La realizzazione dell'opera comporterà la produzione di terre che saranno generate:

- dallo scotico per la realizzazione delle opere stradali dello svincolo e dallo scavo dei relativi fossi; dallo scotico per la realizzazione del piazzale di servizio del nuovo casello;
- dagli scavi per la realizzazione delle fondazioni del cavalcavia;
- dagli scavi per la realizzazione dei fabbricati del casello e del cunicolo (sottopasso pedonale) a servizio di questi ultimi;
- dai lavori di realizzazione delle opere idrauliche e, in particolare, dalla realizzazione dei bacini di lagunaggio;
- dai lavori di adeguamento dell'area golenale del canale Melone dai lavori di che interesseranno il canale di gronda Fosson- Loncon, nonché dalla realizzazione dei controfossi e opere idrauliche minori.

Il bilancio dei materiali di progetto prevede la produzione di complessivi 163.663,02 mc di TRS, suddivisi in 108.040,89 mc derivanti dallo scotico dei primi 40 cm (terreno vegetale) e 55.622,12 derivanti da scavi

con profondità superiore ai 40 cm (sterro). Nella seguente tabella viene quindi riportato il bilancio complessivo terre e rocce da scavo:

Tabella 1 Bilancio TRS prodotte

BILANCIO TRS PRODOTTE			
	Volume prodotto (A) [mc]	Volume da riutilizzare in sito (B) [mc]	Volume da gestire come rifiuto (A+B) [mc]
Terreno vegetale	108.040,89	15.280,28	92.760,61
Sterro	55.622,12	-	55.622,12
TOTALE	163.663,02	15.280,28	148.382,74

Il terreno vegetale sarà riutilizzato, per un volume pari a 15.280,28 mc in sito, nell'ambito dei lavori in progetto:

- nei rivestimenti delle scarpate e dei fossi di guardia;
- nella formazione delle aiuole e delle aree verdi e nelle aree destinate ai lagunaggi.

Il materiale ricavato dallo scavo del terreno a profondità maggiori di 40 cm (sterro) non sarà impiegato per la costruzione dei nuovi rilevati, in quanto non in possesso dei requisiti geotecnici richiesti per la realizzazione delle opere.

I complessivi 148.382 mc di TRS, ossia il volume in esubero di terreno vegetale pari a 92.760,61 mc unitamente ai 55.622,12 mc di TRS scavate a profondità superiori ai 40 cm, pur conformi ai requisiti di qualità ambientale, non trovano impiego nelle opere e saranno gestiti in qualità di rifiuti e conferiti ad idonei impianti autorizzati di recupero o smaltimento.

Il fabbisogno complessivo di materiali per la realizzazione delle opere ammonta a 220.685 mc; tale fabbisogno sarà soddisfatto mediante l'impiego, in aggiunta alle TRS (terreno vegetale) prodotte nell'ambito delle opere di cui al presente progetto, di un volume pari a 205.405 mc di materiale in fornitura dall'esterno.

Inoltre, il progetto prevede che il terreno relativo al piano di posa dei rilevati sarà trattato a calce/cemento in sito.

Nella seguente tabella viene quindi riportato il bilancio materiali in fornitura:

Tabella 2 Bilancio TRS prodotte e fornitura materiali

BILANCIO TRS PRODOTTE E FORNITURA DALL'ESTERNO			
	Fabbisogno (A) [mc]	TRS prodotte nell'opera (B) [mc]	Materiale in fornitura dall'esterno (A+B) [mc]
Terreno vegetale	15.280,28	15.280,28	-
Sterro	205.405,53	-	205.405,53
TOTALE	220.685,80	15.280,28	205.405,53

Per la gestione delle terre e rocce da scavo nell'ambito del progetto definitivo è stato redatto un Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti ai sensi

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

dell'art.24 del DPR 120/2017 al quale si rimanda per l'attività istruttoria condotta ai sensi di quanto previsto dall'art. 24 del suddetto decreto.

Cronoprogramma dei lavori

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

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

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

Attività		Durata (giorni)
Attività propedeutiche - spostamento linea F.O./alimentazione 3a corsia		45
Attività di costruzione:		870
<i>Accantieramento, bonifica bellica</i>	60	
<i>Opere idrauliche (tombamento canale di gronda, scatoriali draulici)</i>	120	
<i>Rotatoria sulla tangenziale G. Pancino</i>	210	
<i>Opere idrauliche: bacini di laminazione</i>	160	
<i>Cavalcavia di svincolo</i>	419	
<i>Costruzione rilevati (casello, altri)</i>	355	
<i>Fabbricato di stazione e pensilina</i>	320	
<i>Opere di finitura (opere a verde, segnaletica, ecc.)</i>	45	
Durata complessiva		915

COERENZA DEL PROGETTO CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DI SETTORE E VINCOLI

Il progetto del casello di San Stino di Livenza si inserisce all'interno del progetto di ampliamento della terza corsia dell'Autostrada A4 Venezia - Trieste, progetto compreso tra le opere del "Primo Programma delle opere strategiche" del C.I.P.E. (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) di cui alla Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001).

E' stato analizzato dal Proponente il seguente contesto pianificatorio:

- Rete Transeuropea dei Trasporti
- Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Piano Nazionale per la Logistica
- Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)
- Piano Regionale dei Trasporti (PRT)
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)
- Piano di Tutela delle Acque (PTA)

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA)
- Piano delle Acque
- PAT/PI del Comune di Santo Stino di Livenza
- PAT/PI del Comune di Annone Veneto
- Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza
- Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto
- Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di Santo Stino di Livenza.

Dall'analisi degli strumenti urbanistici e programmatori esaminati, il S.I.A. porta alla conclusione che l'intervento in esame può essere considerato compatibile con la programmazione di livello comunale, provinciale e regionale, e conforme con i Piani di settore analizzati.

Pianificazione di settore

Rete Transeuropea dei Trasporti

L'autostrada A4 fa parte della rete europea e, soprattutto con l'entrata della Slovenia nell'UE (2005), rappresenta la principale arteria per il collegamento da e per l'Est Europa.

Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS

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

L'approvazione del progetto preliminare relativo all'ampliamento dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino a Villesse è subordinata al recepimento delle prescrizioni e delle raccomandazioni proposte dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti riportate nelle parti 1 e 2 dell'Allegato che forma parte integrante della Delibera, richiamando per l'appunto la necessità di valutare lo spostamento verso nord dell'attuale casello di Santo Stino.

Piano Nazionale per la Logistica (PNL)

Nel dicembre 2010, la Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica ha approvato il nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020, che sostituisce il precedente Piano del 2006. In questa prospettiva, il miglioramento della rete infrastrutturale stradale apportato dal presente progetto certamente contribuisce al miglioramento dell'offerta di trasporto e, di conseguenza, all'ottimizzazione del settore logistico auspicata dal Ministro Matteoli. In tale contesto si evidenzia anche che la nuova posizione del casello è considerata già strategica dal PAT di San Stino di Livenza.

Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA)

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) è un Piano introdotto dalla Direttiva comunitaria 2007/60/CE (cd. 'Direttiva Alluvioni') con la finalità di costruire un quadro omogeneo a livello distrettuale per la valutazione e la gestione dei rischi da fenomeni alluvionali, al fine di ridurre le conseguenze negative nei confronti della vita e salute umana, dell'ambiente, del patrimonio culturale, delle attività economiche e delle infrastrutture strategiche. In base a quanto disposto dal D.Lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE, il PGRA è stralcio del Piano di Bacino ed ha valore di piano sovraordinato rispetto alla pianificazione territoriale e urbanistica.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Con la Delibera n. 3 del 21.12.2021 della Conferenza Istituzionale Permanente, è stato adottato il primo aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGR) dell'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali.

Con riferimento alla Pericolosità idraulica (riquadri AA31_PI e Z31_PI) l'area interessata dal Progetto in esame ricade in zona "PI-pericolosità idraulica moderata", normata all'art. 14:

"Articolo 14 - aree classificate a pericolosità idraulica moderata (PI)

1. Nelle aree classificate a pericolosità moderata PI possono essere consentiti tutti gli interventi di cui alle aree P3A, P3B, P2 secondo le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13, nonché gli interventi di ristrutturazione edilizia di edifici.

(omissis)

4. Tutti gli interventi e le trasformazioni di natura urbanistica ed edilizia che comportano la realizzazione di nuovi edifici, opere pubbliche o di interesse pubblico, infrastrutture, devono in ogni caso essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna. Tale quota non si computa ai fini del calcolo delle altezze e dei volumi previsti negli strumenti urbanistici vigenti alla data di adozione del Piano. "

Pianificazione regionale

Piano Regionale dei trasporti

Con la DGR n. 1376 del 23 settembre 2019 è stato adottato il Nuovo Piano Regionale dei Trasporti: "P.R.T. Veneto 2030 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo".

Il nuovo Piano rappresenta, pertanto, lo strumento necessario per adeguare, alle profonde trasformazioni intervenute negli ultimi 30 anni, il vigente Piano del 1990.

Il Piano si compone 8 obiettivi e 8 strategie; per ogni strategia sono indicate, poi, alcune azioni per il raggiungimento della relativa strategia, per complessive 37 azioni.

Il principale risultato atteso della Strategia 4 è il miglioramento dell'accessibilità del territorio alla rete stradale attraverso l'implementazione delle infrastrutture di accesso alla rete autostradale (nuovi caselli e svincoli), o attraverso l'adeguamento e la razionalizzazione di quelli esistenti

Il Progetto in esame, nell'ottica di sgravare il centro urbano di San Stino dal traffico collegato all'autostrada A4 e di migliorare il rispettivo collegamento con la SS. n. 14, appare in coerenza con l'azione A4.3 sopra riportata. Nello specifico, per l'Azione A4.3 sono declinati una serie di implementazioni previste (~~riportata nell'immagine seguente~~), mentre non sono elencati (o citati) gli eventuali adeguamenti.

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)

Il PTRC approvato nel 1992 è stato sostituito dal nuovo PTRC approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 62 del 30/06/2020 che non ne rappresenta una variante bensì una sostituzione, perché nasce ed opera in un contesto molto diverso da quello della fine degli anni Ottanta.

Il nuovo PTRC non ha la valenza di piano paesaggistico ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004; tale funzione paesaggistica viene assunta dai Piani d'Area che costituiscono parte integrante (strumento di specificazione) del PTRC: si tratta di ambiti determinati che consentono di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione".

Il S.I.A. riporta gli articoli 24 e 25 delle N.d.A. del nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato che disciplinano, rispettivamente, il sistema della rete ecologica regionale e i corridoi ecologici: Art. 24 - Rete ecologica regionale. Art. 25 - Corridoi ecologici.

Il SIA riporta una serie di elaborati grafici utili all'analisi della pianificazione.

Per quanto riguarda gli "Ambiti di paesaggio" il progetto rientra nell'ambito "1.1 Bonifiche orientali del Piave e del Tagliamento".

Tra i boschi planiziali presenti nell'ambito, si segnala il Bosco di Bandiziol e Prassacon che rappresenta il più grande intervento unitario di ricostruzione di bosco planiziale di tutta la pianura veneta (110 ettari). L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese".

L'area di intervento non ricade all'interno di Piani di Area approvati, o altri Ambiti e si colloca a circa 5 km di distanza dall'Area 61 Bosco di Lison (Rete Natura 2000).

Dall'analisi della cartografia di Piano, l'area in cui viene localizzato l'impianto si inserisce:

- nel "sistema territoriale rurale" definito "area agropolitana" (art. 7 e 9 delle N. T.): si tratta di estese aree localizzate in pianura, caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo (Tav. O1a - Uso del suolo - Terra);
- esternamente agli ambiti della tavola in oggetto, e si trova a circa 700 m dal fiume Livenza che è definito dal PTRC "corso d'acqua significativo" (Uso del suolo -Acqua);
- su "bacini soggetti a sollevamento meccanico" nonché in aree alluvionate negli ultimi 60 anni.

I nuovi interventi devono mantenere l'esistente funzionalità idraulica, agevolare il deflusso delle piene, non aumentare il rischio idraulico, favorire il ripristino delle aree naturali di laminazione ed esondazione (Art. 21. Sicurezza idraulica) (Uso del suolo - Idrogeologia e rischio sismico);

L'area di intervento, per quanto riguarda l'ambito biodiversità, si inserisce in un ambito che presenta una diversità variabile da medio bassa a medio alta. In prossimità di alcuni "corridoi ecologici" corrispondente ai corpi idrici dei Canali Borida e Melon (o Melonetto) che scorrono a lato del Bosco Prassacon, anch'esso corridoio ecologico. Il Canale Melon sarà oltrepassato più volte dal nuovo svincolo/casello.

Per quanto riguarda l'ambito Energia e ambiente, non si segnala la presenza in prossimità dell'area di intervento di fonti di inquinamento rientranti tra le categorie di seguito indicate: inquinamento da fonti diffuse, sistema dei poli principali per la produzione di energia elettrica (centrali termoelettriche e idroelettriche), sistema di impianti per la raccolta e il trattamento dei rifiuti (inceneritori, impianti di compostaggio, discariche ecc....), siti a rischio di incidente rilevante, inquinamento elettromagnetico e sistema della distribuzione del gas.

L'analisi dell'ambito della mobilità evidenzia come l'adeguamento delle reti infrastrutturali rappresenti per il Veneto un fattore strategico per contribuire alla ripresa economica regionale e nazionale. Nell'area dell'intervento sono evidenziati i seguenti elementi:

- il corridoio europeo;
- l'autostrada;
- il casello autostradale;
- il sistema di connessione alle località balneari.

Ai sensi dell'art.40, per quanto di pertinenza del presente Progetto, i caselli autostradali sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale; nell'ottica di una riorganizzazione e riqualificazione del sistema infrastrutturale e insediativo, lo sviluppo urbanistico contermina prevede un riordino degli insediamenti produttivi e sono favorite forme di rigenerazione urbana sostenibile.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

L'ambito relativo allo sviluppo economico produttivo evidenzia come in prossimità dell'area di intervento non si segnala la presenza di sistemi produttivi di rango regionale ovvero di sistemi che rivestono un ruolo strategico per l'economia del Veneto.

Nell'ambito relativo allo Sviluppo economico turistico si segnala che in adiacenza dell'area di intervento è ubicata un'aviosuperficie (simbolo rombo giallo) che rientra nella categoria "sistema del turismo sportivo – rete delle attività aeronautiche da diporto". Infine, si osserva che il territorio entro cui si inserisce il progetto rientra nel parco agroalimentare dei sapori "Opitergino mottense e Portogruaro" (l'ambito è delimitato dai pallini verdi). Non si segnalano altri elementi rientranti nei sistemi del turismo veneto in prossimità dell'ambito di interesse.

Nell'Ambito relativo alla crescita sociale e culturale, la Regione Veneto riconosce il patrimonio umano e le conoscenze locali che costituiscono l'insieme delle risorse territoriali da valorizzare. Nell'area in esame non si riscontra la presenza di elementi da tutelare e valorizzare appartenenti ai sistemi lineari ordinatori del territorio, delle polarità culturali e storico – ambientali e della salute. Inoltre, per quanto riguarda l'ambito relativo a Città, motore di futuro, la Regione riconosce alle città e ai sistemi delle città venete un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto, anche in relazione alle potenzialità offerte dai corridoi europei plurimodali, e individua l'organizzazione del sistema insediativo veneto come una Rete di Città, che si articola e si struttura in relazione al sistema della mobilità.

Infine, per quanto attiene all'ambito del sistema territorio rurale e della rete ecologica, il Progetto si colloca nell'Ambito "26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese". Dall'analisi della pianificazione si evince che l'area di intervento del nuovo casello è caratterizzata dai corridoi ecologici del canale Melon (Melonetto) e del bosco Prassaccon. Con riferimento alle opere previste per il nuovo casello si evidenzia come il medesimo comporti: il sovrappasso in 2 punti del canale Melonetto; l'intersezione con una porzione del corridoio lungo il Melonetto posta in sinistra idrografica; tale porzione risulta essere attualmente coltivata a mais e vigneto per cui sulla stessa non risultano presenti habitat di rilievo; l'attestazione delle rampe di svincolo in prossimità del bosco Prassaccon. Tale bosco risulta essere di recente impianto (1990 – 1995), oggetto di "Piano di riordino forestale del Veneto Orientale". Per tale aspetto si rimanda al quadro di riferimento ambientale al capitolo flora – fauna e biodiversità. Al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, il PTRC individua la Rete ecologica, quale matrice del sistema delle aree ecologicamente rilevanti della Regione. Per quanto riguarda i Corridoi ecologici, in sintesi l'art. 27 delle N.T prevede: il loro recepimento a livello comunale; il divieto di interventi che ne interrompono la continuità e le funzioni ecosistemiche; che eventuali interferenze corridoi-opere pubbliche siano risolte in sede di conferenza di servizi per l'adozione di soluzioni condivise atte a salvaguardare la funzionalità eco- sistemica.

Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)

Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria sono stati valutati nello S.I.A. che individua le zone interessate dal progetto.

L'aggiornamento del piano è stato approvato con D.C.R. n. 90 del 19/04/2016 (revisione approvata con D.G.R. n.1855 del 29/12.2020)

Il Comune di Santo Stino di Livenza si è dotato del Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera (Approvato con D.G.C. n. 109 del 25/06/2005), mentre il Comune di Annone Veneto ne è sprovvisto.

Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque è stato adottato nel 2000 e approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 107 del 05.11.2009.

Nello S.I.A. sono ampiamente descritti e individuati gli elementi utili alla progettazione.

Per l'area in esame, sono presenti il Fiume Livenza e il Canale Fosson (a ovest del progetto), il Canale Loncon (a est del progetto), nessuno dei quali direttamente intercettato dalle opere previste; tuttavia, il progetto in esame si attesta in prossimità del Canale Melonetto (o Melon), affluente del Canale Fosson.

Il Piano di Tutela delle Acque definisce misure specifiche per la gestione delle acque di prima pioggia e di dilavamento di aree esterne. Le strade pubbliche e private sono considerate aree esterne non adibite ad attività produttive. L'art. 38 delle N.d.A. disciplina le acque meteoriche di dilavamento ed acque di prima pioggia.

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 1.03.2019, è stato approvato, in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia (P.T.G.M.) con tutti i contenuti del P.T.C.P., con il quale continua a promuovere, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno "sviluppo durevole e sostenibile", e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso.

Il S.I.A. riporta una descrizione delle tavole ritenute maggiormente significative al fine di inquadrare l'ambito di intervento.

In prossimità dell'area oggetto di intervento si possono individuare i seguenti vincoli:

Tav.1.1 - "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale".

Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 -Corsi d'acqua in corrispondenza del canale Melonetto.

Tav. 2.1 - Carta delle Fragilità

Si riscontra, in corrispondenza dell'area in cui verrà realizzato il nuovo casello autostradale, la presenza di paleovalle che, "in sede di formazione dei PAT/PATI, sono tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale e paesistico, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva entità" (art. 10 N.d.A.). L'area si caratterizza anche per il fenomeno della subsidenza. Viene evidenziata che buona parte dell'area interessata dall'intervento rientra tra le aree allagate negli ultimi 5 - 7 anni (art. 15 N.d.A) e quindi rientra tra le aree definite a pericolosità idraulica.

Tav. 3.1 - Sistema ambientale

In prossimità dell'area di intervento si denota la presenza di diversi corsi d'acqua e del bosco di Prassancon che, assieme ad altri elementi del territorio di elevata naturalità, concorrono a definire la "rete ecologica". Nello specifico, nell'ambito in esame si riscontra la presenza dei seguenti elementi:

- corridoio ecologico di livello provinciale - art. 28 N.d.A.;
- macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassacon - art. 29 N.d.A.;
- elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29 N.d.A.;
- l'articolo 28 delle N.d.A. disciplina il sistema delle reti ecologiche.

Il comma 24, dell'art. 28, prescrive, in merito alla rete ecologica di area vasta, che "i tratti di viabilità esistenti o di progetto affiancati ai corridoi ecologici devono essere realizzati con le caratteristiche di corridoi infrastrutturali verdi, realizzando un'adeguata permeabilità ecologica e fasce laterali di vegetazione di ampiezza adeguata caratterizzate da continuità e ricchezza biologica."

L'art. 25 - Fasce di tutela dei corsi d'acqua e bacini idrici e "segni ordinatori" -, comma 6 delle N.T.A. del PTCP, viene stabilito che "I PAT/PATI, in sede di adeguamento al PTCP, lungo il corso dei fiumi e del perimetro dei bacini idrici, in una fascia di profondità di 150 metri dal limite demaniale per i principali

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

corsi d'acqua e di 20 metri per quelli minori, dettano specifiche disposizioni per la realizzazione di impianti, infrastrutture e insediamenti civili e produttivi. Dette disposizioni dovranno in particolare considerare:

- la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia;
- il grado di impermeabilizzazione del suolo e le conseguenti mitigazioni e compensazioni da realizzare in loco;
- la valorizzazione naturalistica e fruitiva (percorsi, punti di osservazione studio ecc.);
- la necessità di favorire il mantenimento del livello di deflusso necessario alla vita negli alvei e tale da non danneggiare gli equilibri negli ecosistemi interessati".

Tav. 4.1 - Sistema insediativo - infrastrutturale

In corrispondenza dell'ambito di intervento sono stati evidenziati i seguenti elementi del sistema infrastrutturale:

- il casello autostradale di Santo Stino di Livenza (art. 56);
- l'autostrada A4 esistente (art. 56);
- la viabilità di progetto di collegamento tra la S.P. 59 e il casello di Santo Stino di Livenza (art.56).

Nella tavola è inoltre segnalata la presenza di un'avio superficie (art. 56) che è adiacente all'ambito dove verrà realizzato il nuovo casello autostradale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato dalla Regione Veneto con delibera di Giunta regionale n. 3359 del 30/12/2010 il quale, all'art.15 (Rischio idraulico) delle N.T.A., prevede la predisposizione da parte dei Comuni (singoli o consorziati) di un documento denominato "Piano delle Acque".

Pianificazione comunale

Piano Regolatore del Comune di S. Stino di Livenza

Il comune di Santo Stino di Livenza è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) approvato in sede di conferenza dei servizi decisoria di cui al verbale prot. com. 3685/2015 del 10.03.2015 ratificata sul BUR n.36 del 10.05.2015, quindi efficace dal 25.04.2015. Ad oggi il PAT è stato oggetto di tre varianti al P.I. e una variante al PAT che non hanno interessato l'area del nuovo svincolo autostradale.

Dalla verifica degli elaborati di Piano, la zonizzazione non prevede il nuovo casello di S. Stino, anche se, con l'elaborato "Tav.0 – Contenuti strategici", il PAT considera strategica la realizzazione e la posizione del nuovo casello di S. Stino il cui asse viene classificato come "bretella di raccordo zona produttiva con casello autostradale".

Nel documento di VAS (Tav. 1 Scenari di Piano), si evidenzia il valore strategico del nuovo casello per il fatto che permetterebbe lo sgravio del traffico che investe direttamente il centro abitato, ottimizzerebbe il collegamento della SS.14 e della SP.59, raccorderebbe la viabilità autostradale al futuro ambito "magnete dei servizi sportivi e sanitari"; porrebbe le basi per il completamento della tangenziale nel secondo tratto e l'ulteriore arteria verso il polo produttivo e logistico.

L'area di intervento ricade in prevalenza su zone agricole E2, mentre solo in modesta parte sono interessate le zone di tutela T5 e T6, rispettivamente normate dagli artt. 55 e 56 delle NTA.

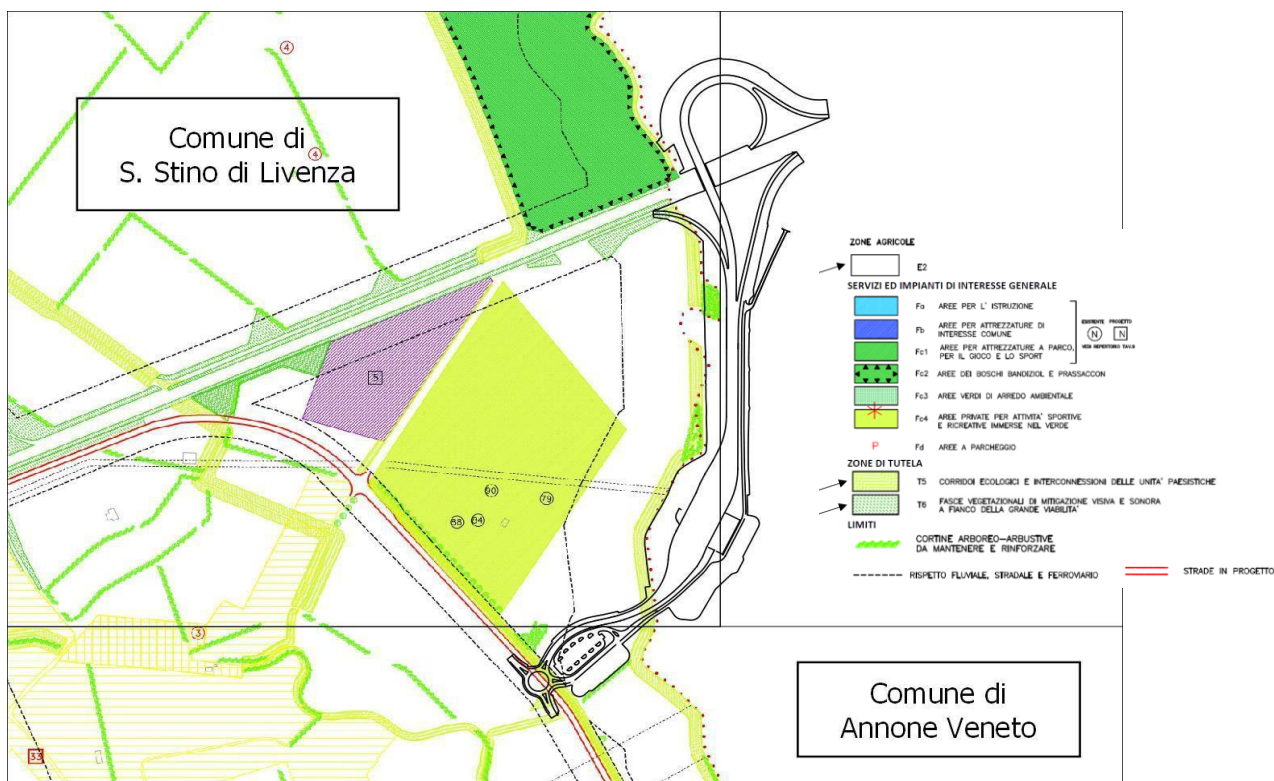


Figura 15 – Zonizzazione Comune di San Stino di Livenza

Tra i corsi d'acqua, il progetto intercetta il canale Melonetto sia in prossimità dell'A4 sia dopo il nuovo piazzale di stazione, mentre con la rotonda di raccordo sulla SP.59 viene intercettato il canale Borida; entrambi i canali rientrano nelle zone di tutela T5, normata all'art. 55 delle NTA che definisce gli interventi ammissibili. Il nuovo casello autostradale verrebbe realizzato in prossimità del "Parco Livenza" ossia zona per "servizi ed impianti di interesse generale", "Fc4- Area privata per attività sportive e ricreative immerse nel verde".

Relativamente ai vincoli va sottolineato che buona parte dell'ambito di intervento rientra nell'area sottoposta a vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 dei corsi d'acqua dei citati canali Melonetto e Borida.

Nel Piano Regolatore Generale è inoltre individuata (con linea rossa continua) la viabilità di progetto di collegamento tra la S.P. 59 e il casello di Santo Stino di Livenza, ad oggi realizzata dal Casello fino alla SS.14.

Piano Regolatore del Comune di Annone Veneto

Il Comune di Annone Veneto ha approvato, con DCC n. 2 del 14.01.2016, il nuovo PRG che si articola, ai sensi della LR11/2004 "Norme per il governo del territorio", in disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (P.I.). Con delibera del Consiglio Comunale n. 8 del 31.03.2021 è stata approvata la Variante n. 1 al PAT di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo del suolo di cui alla LR 06/06/2017, n. 14. Con DCC n. 38 del 29.12.2021 è stata adottata la Variante n. 3 al P.I., quale variante generale.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

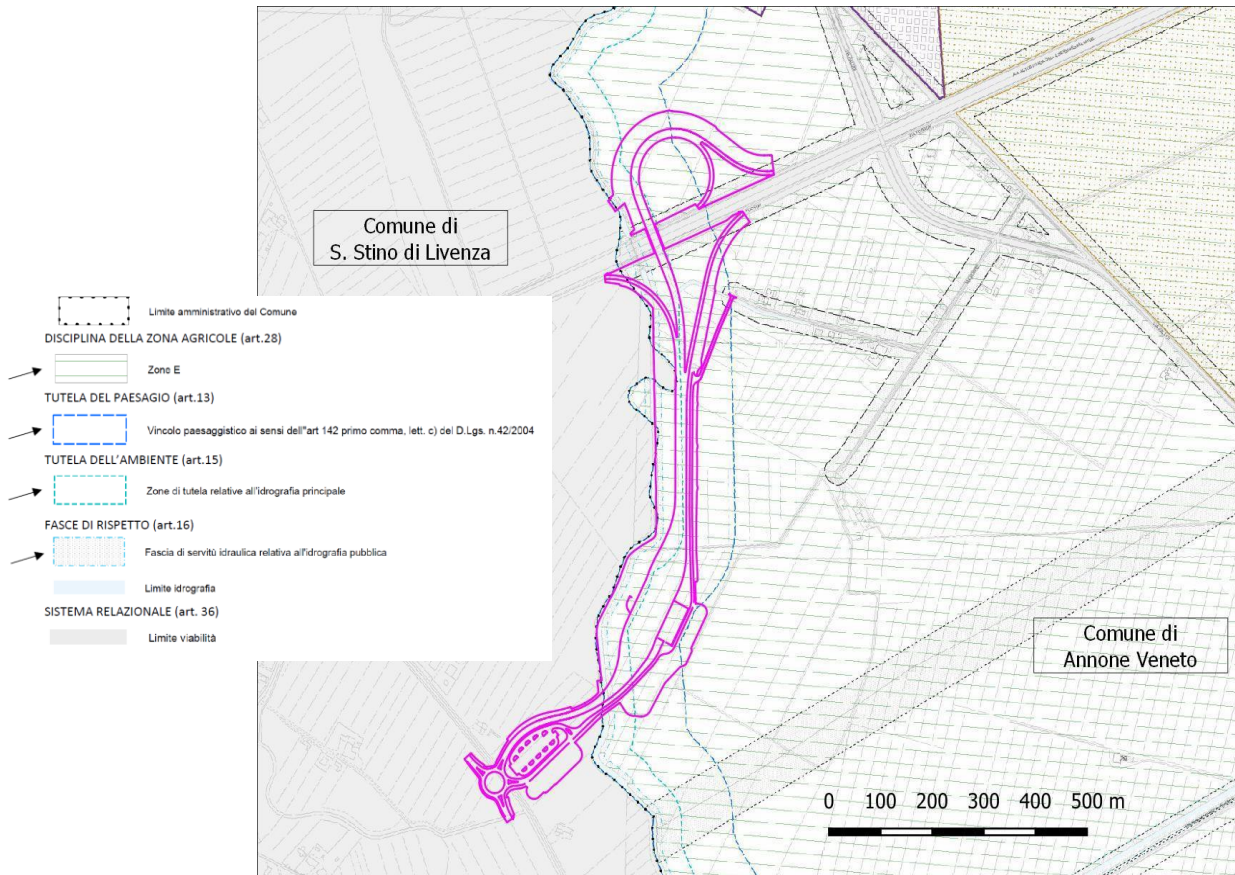


Figura 16 – Zonizzazione Comune di Annone Veneto

Il Progetto interessa zona classificate come segue:

- Zona E (Zona agricole, art. 28)
- Vincolo paesaggistico (Tutela del paesaggio, art.13)
- Zone di tutela relative all'idrografia principale (Tutela dell'ambiente, art. 15);
- Fascia di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica (Fasce di rispetto, art. 16);
- Limite di viabilità (Sistema relazionale, art. 36).

Piano delle Acque del Comune di San Stino di Livenza

Il Comune di S. Stino di Livenza ha approvato il Piano delle Acque con Delibera del Consiglio Comunale n. 10 del 19.12.2019

Nella Relazione tecnica illustrativa, tra le “linee guida per la gestione sostenibile del territorio” (cap.10) non si evincono “prescrizioni tecniche” a cui fare riferimento per il progetto in esame se non il rispetto dell'invarianza idraulica.

Relativamente all'ambito di intervento, esso rientra nel bacino del Fiume Lemene. L'area sulla quale verrà realizzato il nuovo casello autostradale ricade in un'area soggetta a scolo meccanico (area a pericolosità idraulica P1).

In entrambi i di Annone Veneto e di San Stino di Livenza non sono presenti aree a rischio idraulico.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Sono però evidenziate alcune aree oggetto di allagamenti negli anni 2010-2016 a cavallo tra i due territori comunali interessati. *Lo svincolo esistente* è limitrofo ad un'ampia zona soggetta ad allagamenti ripetuti posta lungo la destra idrografica dell'asta del canale Fosson Esterno.

La posizione del nuovo svincolo risulta invece in una posizione meno compromessa ma pur soggetta ad allagamenti; il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha fornito recentemente le perimetrazioni degli ultimi allagamenti che risultano comprese nelle zone già inserite nella tavola delle criticità del Piano delle Acque.

Oltre generalmente all'asta del canale Melon, la zona interessata dagli allagamenti è delimitata a sud dal rilevato ferroviario Venezia - Portogruaro e riguarda una parte della campagna caratterizzata da quote depresse e dalla presenza di paleoalvei chiaramente riscontrabili anche nelle foto satellitari.

Il Piano prevede, tra gli interventi, il canale di gronda Fosson Loncon per la sola metà in comune di San Stino di Livenza, l'opera si estende verso est in comune di Annone Veneto fino al canale Est per circa 1,6 km

In entrambi i di Annone Veneto e di San Stino di Livenza non sono presenti aree a rischio idraulico.

Piano delle Acque del Comune di Annone Veneto

Il Comune di Annone Veneto, ricade completamente nel bacino del Lemene.

Il Piano individua una serie di norme che dettano principi e criteri di carattere idraulico, verso la riduzione del rischio idraulico nel territorio comunale.

In merito agli aspetti connessi alla riduzione del rischio idraulico e agli obiettivi generali del Piano, il progetto appare coerente, rispondendo al principio dell'invarianza idraulica (di cui al par. 6.3 del Piano, tramite i bacini per la raccolta, laminazione e depurazione delle acque di piattaforma) e, secondariamente, mantenendo e adeguando la capacità d'invaso della rete idrografica minore intercettata.

Per mitigare gli eventuali effetti dello "sbarramento" costituito dal rilevato autostradale sulla rete idrografica minore, il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha richiesto, e anche progettato nella fase preliminare, tre "Canali di Gronda" con lo scopo di laminare e ridistribuire le onde di piena nei canali a sud dell'autostrada.

In particolare, per quanto riguarda la zona d'interesse dello svincolo di San Stino, è ora in fase di realizzazione, nell'ambito dei lavori della terza corsia del subplotto 1 del II lotto (Portogruaro Alvisopoli), il canale di gronda Fosson - Loncon, che lamina e distribuisce le acque, rispettivamente da Est verso Ovest, nei canali Est, Melon, Borida, Bosco Prassaccon, e Fosson Esterno.

Tale canale subirà una riconfigurazione del tracciato rettilineo, ora in realizzazione, circoscrivendo il cappio del nuovo svincolo di S. Stino con un modesto aumento del volume invasabile nello stesso.

Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza

Il Comune di Santo Stino di Livenza ha approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 27/11/2006 il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale.

Dall'analisi della Tavola "Zonizzazione Acustica del territorio comunale" emerge che l'ambito di progetto ricade quasi completamente all'interno della Classe IV -Aree ad intensa attività umana. Le aree che non rientrano nella suddetta classe sono comunque ascrivibili alla Classe III - Aree di tipo misto.

Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto

Il Comune di Annone Veneto non possiede un piano di classificazione acustica. Ai fini delle indagini e verifiche acustiche del presente studio di impatto ambientale all'interno dell'elaborato grafico "Classificazione Acustica" il territorio comunale è stato zonizzato in base al D.P.C.M. 01/03/1991 riportando le fasce di pertinenza stradale di cui al D.P.R. n. 142/2004.

Vincoli ambientali

Rete Natura 2000 e aree naturali

I siti più prossimi sono IT3240029 Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano (SIC) posto ad una distanza minima di circa 2.200 m, IT3250006 Bosco di Lison (SIC e ZPS) localizzato ad una distanza minima di circa 2.500 m.

Il Proponente ha prodotto valutazione di Incidenza a livello di Screening.

Nell'area circostante si trova il Bosco di Bandiziol e Prassaccon, un esteso intervento di riforestazione nato nel 1994 in cui l'Amministrazione di San Stino di Livenza approvò un programma di utilizzazione dei terreni che prevedeva la ricostruzione, per l'appunto, dei boschi di Bandiziol e Prassaccon. La gestione prevista mira ad ottenere una fustaia da trattare a tagli successivi allo scopo di ottenere le migliori condizioni per le piante e consentire l'affermazione della rinnovazione spontanea. In questo modo nel tempo si ottiene un bosco con piante di diverse classi di età ("bosco disetaneo a gruppi") che si perpetua con la rinnovazione naturale, non oggetto di tutela specifica ma di vincolo paesaggistico (art. 42 lett. g D.L.vo 42/2004),

Aree tutelate a livello locale dal PAT S. Stino Di Livenza

Il PAT S. Stino Di Livenza, individua l'area di indagine:

- Zone di tutela T4 "Golene e ripe di fiumi e canali": ai sensi dall'art. 54 delle N.T.A. rientrano in tali zone "le zone golenali soggette ad esondazioni e le rive arginate del basso corso dei fiumi navigabili Livenza e Lemene, dei canali Loncon, Fosson e Malgher quali segni ed ambienti caratterizzanti il territorio comunale che devono essere particolarmente salvaguardati". Il Progetto in esame non interessa le zone T4.
- Zone di tutela T5 "Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche": ai sensi dell'art. 55 delle NTA, si "configurano come un insieme di habitat, senza soluzione di continuità, che possono costituire un elemento fondamentale per azioni di riequilibrio ambientale a vantaggio della crescita del patrimonio vegetale e faunistico riproducibile in sito ..."; la zona T5 è interessata dal progetto in esame.
- Zone di tutela T6 "Fasce di vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità: ai sensi dell'art. 56 delle NTA, tali zone "... svolgono a scala territoriale funzione di arricchimento estetico ed ecologico del paesaggio"; la zona T6 è interessata dal progetto in esame.

Ambiti sottoposti a vincolo per i quali si individuano fasce di rispetto

- Corsi d'acqua soggetti a Vincolo Paesaggistico (D.Lgs. 42/2004): nell'ambito di indagine sono vincolati il fiume Livenza, il canale Malgher, il rio Fosson e il canale Melonetto. Il Progetto è interessato dal vincolo sotteso dal Canale Melonetto e Rio Fosson.
- Vincolo paesaggistico – Zone boscate (D. Lgs. 42/2004): dalla Tav. 1.1 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" del P.T.C.P di Venezia (poi sostituito dal PTG Città Metropolitana di Venezia) emerge che il Bosco di Bandiziol e Prassaccon ricade nel vincolo suddetto; tuttavia, tale area non viene riconfermata (probabilmente per un errore materiale) dal PGT metropolitano

di Venezia (tav. 1/3 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale). In ogni caso il progetto in esame non interessa l'area boscata.

- Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004: due punti localizzati nell'abitato di S. Stino, non interessati dal Progetto in esame.
- Ville Venete (fonte: Istituto Regionale Ville Venete – IRVV): nell'ambito di indagine sono state individuate 6 Ville Venete che ricadono nel comune di Santo Stino di Livenza; nessuna villa è interessata dal Progetto in esame che si colloca ad una distanza di circa 600 m da quella più vicina. Nello specifico le ville suddette sono:
 - o Villa Migotto – Codice: E1804000;
 - o Villa Calzavara – Codice: E1806000;
 - o Villa Longo – Codice E1807000;
 - o Villa Corner, Migotto – Codice E1808000;
 - o Villa Rubin – Codice E1822000;
 - o Villa Zeno, Tonini Moretto detta “Castello dei Prata” – Codice E3002000 vincolata da L. 364/1909.
- Fascia di rispetto stradale: le fasce di rispetto stradali sono normalmente destinate alla realizzazione di nuove strade o corsie di servizio, all'ampliamento di quelle esistenti, Nuovo casello di S. Stio di Livenza SIA – Studio di Impatto Ambientale alla creazione di percorsi pedonali e ciclabili, alle piantumazioni e sistemazioni a verde ed alla conservazione dello stato di natura, nonché l'attivazione di parcheggi pubblici o privati. La fascia di rispetto è stata individuata seguendo le prescrizioni indicate (in rapporto alle caratteristiche della viabilità) dagli artt. 26 e 27 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 così come modificato dal D.P.R. 16 aprile 1993, n. 147 e sulla base delle Tavole del PRG vigenti (si rimanda a tal proposito all'art. 57, punto a, delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e all'art. 29 delle N.T.A. del PRG di Annone Veneto). Il Progetto è interessato dalle suddette fasce di rispetto Fascia di rispetto elettrodotto: l'ambito di indagine è attraversato dalla linea elettrica Fossalta – Portogruaro di tensione 132 kV. Entro la fascia individuata di 50 metri non è consentita la costruzione di nuove abitazioni o luoghi di abituale prolungata permanenza, ai sensi della L.R. n. 27 del 03.06.93 e successive modifiche e integrazioni (la fascia di rispetto stradale è disciplinata dall'art. 57, punto g1) delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e dall'art. 31, punto D) delle N.T.A. del PRG di Annone Veneto). L'ambito di intervento non è interessato dalla fascia di rispetto elettrodotto.
- Fascia di rispetto oleodotto: la fascia di servitù è di m 12 (6 m per lato dall'asse dell'oleodotto), che attraversa l'area di progetto in prossimità del casello di stazione.
- Fascia di rispetto depuratore: nell'ambito di indagine è stato individuato un solo depuratore in comune di Santo Stino di Livenza. Il limite di inedificabilità (per interventi di carattere costruttivo estranei alla depurazione) dagli impianti esistenti o previsti è per una profondità di m 200 (art. 57, punto e, delle N.T.A. del PRG). Il Progetto in esame non è interessato dalla suddetta fascia di rispetto.
- Fascia di rispetto cimiteriale: per la fascia di rispetto cimiteriale si rimanda agli artt. 57, punto d, delle N.T.A. del PRG di Santo Stino di Livenza e 31, punto A, delle N.T.A. del PRG di Annone Veneto. Il Progetto in esame non è interessato dalla suddetta fascia di rispetto.
- Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (stazioni radio base - SRB): nell'ambito di indagine sono stati individuati due impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico. Tali impianti non ricadono entro l'ambito di intervento.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- Centro storico: nella Tavola dei Vincoli è riportato il perimetro del centro storico di Santo Stino di Livenza. L'ambito di intervento non ricade entro il perimetro del centro storico.
- Edifici con grado di protezione di cui all'art. 10 della L.R. 24/85: sono gli edifici individuati dalle tavole del PRG di Santo Stino di Livenza e normati all'art. 18 della NTA, che hanno carattere di bene artistico, storico, architettonico ed ambientale. Nessuno di tali edifici è interessato dal Progetto che si colloca ad una distanza di circa 600m da quello più prossimo.

Ambiti di rischio

- Aree a pericolosità idraulica moderata P1: l'area dove verrà ubicato il nuovo casello autostradale di S. Stino di Livenza rientra nell'area di pericolosità in oggetto, come definita dal Piano di gestione del rischio di alluvioni (Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali).
- Vincolo sismico: i comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza ricadono in una zona sismica 3 - sismicità bassa.

Sistema paesaggistico (paesaggio, beni materiali e culturali)

Il Progetto in esame interessa il vincolo paesaggistico definito dalle "aree tutelate per legge" di cui all'art. 142 del D.Lgs. 42/2004, in particolare alla lettera c: i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna. Il nuovo svincolo intercetta il vincolo paesaggistico definito dal canale Melonetto.

Il territorio regionale è stato articolato in 14 Ambiti di Paesaggio, divenuti efficaci ai sensi della LR. 11/2004; è previsto, tuttavia, una loro riarticolazione al fine di procedere alla pianificazione di un numero minore o, se del caso, procedere alla redazione di un unico Piano Paesaggistico dell'intero territorio regionale. Le indicazioni fornite dal PTRC prevedono di porre particolare attenzione all'inserimento paesaggistico delle infrastrutture nei diversi ambiti di paesaggio interessati, attraverso processi di progettazione di alta qualità. Il presente Progetto rientra nell'Ambito: 11. BONIFICHE ORIENTALI DAL PIAVE AL TAGLIAMENTO. Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di un Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), in cui l'Atlante ricognitivo si pone come strumento essenziale alla formulazione dei PPRA medesimi: il sopracitato Ambito non è dotato di PPRA. Nel caso specifico, il Progetto in esame è ricompreso nell'Ambito: 26 Pianure del Sandonatese e Portogruarese.

Nella tabella seguente sono stati riportati gli obiettivi preliminari (evidenziati in verde) della scheda ricognitiva dell'Ambito 26 ritenuti significativi e coerenti con il presente Progetto, riportando anche i corrispondenti indirizzi di qualità paesaggistica.

3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali e lacustri.

3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali e lacustri ad elevata naturalità, in particolare i sistemi fluviali del Reghena e Lemene, del Meolo e Vallio, del Livenza e Monticano, del Tagliamento e del Piave

14. Integrità, funzionalità e connessione della copertura forestale in pianura.

14a. Salvaguardare l'integrità della copertura forestale esistente, in particolare i residui di boschi planiziali, Bosco Stazione di Pramaggiore, Bosco Zacchi, Bosco di Alvisopoli, Bosco di Brandiziol e Prassaccon, Bosco Cavalier, Bosco di Lison, Bosco di Cessalto, Bosco di S. Anna di Loncon, e promuovere l'impianto di nuove formazioni autoctone.

14b. Salvaguardare i corridoi boschivi esistenti lungo i corsi d'acqua, in particolare lungo i sistemi fluviali del Reghena e Lemene, del Meolo e Vallio, del Livenza e Monticano, del Tagliamento e del Piave e la continuità delle fasce boscate riparie, promuovendone la ricostruzione ove interrotta.

32. Inserimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture.

32a. Progettare i nuovi tracciati stradali, i caselli autostradali e le stazioni SFMR, nel rispetto dell'assetto territoriale e paesaggistico del contesto (trama agraria, contesti di villa, aree ed elementi di valore storico e naturalistico-ambientale, ecc.).

32b. Promuovere la riqualificazione dei corridoi viari caratterizzati da disordine visivo e funzionale.

Sintesi vincoli ambientali, culturali e paesaggistici, e gli altri vincoli idrogeologici

Per riassumere la situazione dei vincoli ambientali, culturali e paesaggistici, e gli altri vincoli idrogeologici, il Proponente riporta la seguente tabella con indicazione puntuale della presenza o assenza di tali vincoli nell'area di progetto:

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

TIPOLOGIA VINCOLO	Presenza	
	SI	NO
Aree tutelate		
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS – DPR. 357/97 e smi)		X
Aree naturali protette (parchi, riserve, L. 394/81, LR. 40/84)		X
Zone Ramsar (DPR. 448/96)		X
Altre aree, Oasi WWF, ecc.		X
Zone di tutela locale: PAT di Santo Stino di Livenza	X	
Beni culturali e paesaggio		
Beni culturali (D.Lgs. 42/04 Parte II°, art. 10)		X
Beni paesaggistici (D.Lgs. 42/04 Parte III°, artt. 136,142)	X	
Altri beni di importanza paesistico-ambientale: art. 10 della L.R. 24/85 (art.18 NTA S. Stino di Livenza)		X
Rischio idrogeologico, acque e boschi		
Vincolo idrogeologico (RD. 3267/1923)		X
Pericolosità idraulica (PAI)	X	
Idrografia/Fasce di rispetto di profondità diverse (LR. 11/2004 del Veneto)		X
Altri vincoli		
Fascia di rispetto stradale	X	
Fascia di rispetto elettrodotto		X
Fascia di rispetto oleodotto	X	
Fascia di rispetto cimiteriale		X
Fascia di rispetto depuratore		X
Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (SRB)		X
Salvaguardia sorgenti e captazioni idriche (art. 94 D.Lgs. 152/06)		X
Zona sismica, alta sismicità zone 1-2 (OPCM 3274/2003, DCR 67/2003, e smi)		X
Aree gravate da servitù militari (L. 898/76 – L. 104/90)		X

Dall'analisi degli strumenti urbanistici e programmatori esaminati, il S.I.A. porta alla conclusione che l'intervento in esame può essere considerato compatibile programmazione di livello comunale, provinciale e regionale, e conforme con i Piani di settore analizzati.

Si ritiene, in accordo con quanto deliberato dalla regione Veneto, che in attinenza alla conformità con gli strumenti di pianificazione e programmazione, nello Studio di Impatto Ambientale presentato dal Proponente, vengono sviluppati in maniera adeguata i rapporti tra il progetto e gli strumenti di pianificazione vigenti. Sulla base di quanto esposto è possibile ritenere che il progetto presenti coerenza con le principali linee di indirizzo degli strumenti di programmazione esaminati

ANALISI AMBIENTALI

L'analisi e la valutazione dei potenziali impatti ambientali connessi alla realizzazione dell'intervento è stata condotta nello SIA attraverso le seguenti fasi:

- Identificazione dei potenziali impatti per componente ambientale;
- Caratterizzazione delle componenti ambientali;
- Valutazione della significatività degli impatti.

Nel seguito si riportano, in forma sintetica, gli aspetti più significativi. Si rinvia all'elaborato per la lettura delle analisi di dettaglio.

Suolo e sottosuolo e patrimonio agroalimentare

Scenario attuale

Il Proponente ha analizzato la componente “suolo, sottosuolo e patrimonio agroalimentare” in riferimento agli aspetti pedologici, all'uso del suolo e alle caratteristiche dei suoli relativamente all'area interessata dal progetto.

In riferimento agli aspetti pedologici, lo SIA descrive l'area di intervento, caratterizzata da un substrato fortemente argilloso o argilloso - organico, con alcuni paleoalvei torbosi molto ampi e di forma dendritica, che coincidono spesso con il tratto terminale dei fiumi di risorgiva e del drenaggio locale confluyente nel Loncon. L'area interessata dagli interventi in progetto si sviluppa interamente a sud della linea delle risorgive, risultando compresa in quella che viene definita "bassa pianura veneta"; la tessitura dei suoli rispecchia le caratteristiche tipiche di questa fascia, presentando prevalentemente materiali a granulometria fine, per lo più limosi.

Al fine dell'identificazione dell'uso del suolo, nell'ambito del S.I.A. è stata svolta un'attività di sopralluoghi sia nel territorio oggetto di intervento sia nelle aree limitrofe.

Dall'indagine svolta il territorio è stato suddiviso secondo la seguente classificazione: area residenziale e/o edificio isolato; area produttiva; area per servizi e verde pubblico; viabilità; area di cantiere; bosco; seminativo; vigneto e/o frutteto; prato e/o vegetazione erbacea; siepe; pioppeto e/o arboricoltura da legno; vegetazione ripariale; macchia arborea e/o cespuglieti; verde stradale; coltivazione orticola; roggia, canale, corso d'acqua; incolto; e cartografato nell'Elaborato S.00.02.1.0.

La parte sud ovest del territorio indagato risulta essere urbanizzata ad indicare che in tale area è presente l'abitato di San Stino e, in destra del canale Malgher, è presente anche il centro storico. A nord ovest, verso la frazione di Corbolone, si esaurisce la parte urbanizzata e sono presenti aree per lo più destinate a seminativo, mentre il vigneto risulta essere isolato e frammentato. In generale nella porzione ovest del territorio le siepi sono residuali ed isolate. Proseguendo verso est, la parte nord e quella sud rispetto all'autostrada A4 sono nettamente differenti. A nord, sino al bosco di Prassaccon, il suolo è pressoché agricolo, con presenza di canali e scoli. L'uso è prevalentemente a seminativo, per quanto il vigneto e/o frutteto sia presente in appezzamenti di grandi dimensioni. Al di là del Bosco di Prassaccon e del Canale Melonetto, a nord, sono presenti appezzamenti adibiti a vigneto e seminativi. A sud, invece, il territorio agricolo risulta caratterizzato dall'edificato diffuso soprattutto lungo la viabilità esistente ed il vigneto risulta essere prevalente rispetto al seminativo. Isolate risultano visibili alcune aree produttive e l'area a servizi cosiddetta “Parco Livenza” al cui interno sono presenti una piscina, una birreria, un'aviosuperficie con edifici adibiti ad hangar e di servizio, un bowling ed aree a parcheggio a servizio dell'area.

Per quanto riguarda le caratteristiche geologiche del territorio interessato, il Proponente ha eseguito un inquadramento sia a livello di area vasta sia a livello dell'area interessata dal progetto; ha utilizzato misure e risultati di attività di rilevamento geologico, geomorfologico ed idrogeologico generale, fotointerpretazione di riprese aeree di epoche diverse e di una campagna di indagini geognostiche e geofisiche. Sono inoltre stati utilizzati i dati reperibili in letteratura e quelli desumibili dal confronto con piani e strumenti urbanistici a scala regionale, provinciale e comunale (PAI, PTRC, PTCP, PRG, PAT, RETE NATURA 2000) dei territori interessati.

Nel dettaglio, la campagna di indagini integrativa svolta nel corso dell'anno 2021, ha portato alla esecuzione di:

- n° 2 Sondaggi a carotaggio continuo spinti sino a 45.0 metri (Sondaggio SD1-2021) e 40.0 metri di profondità (Sondaggio SD2-2021), completi di prove in sito S.P.T. (Standard Penetration Test),

prelievo di campioni indisturbati e rimaneggiati per analisi di Laboratorio Geotecnico e Chimico, strumentati con piezometro di monitoraggio falda acquifera diametro 2”.

- n° 3 Prove Penetrometriche Statiche Cptu (con punta elettrica e piezocono) spinte sino a profondità pari a 20.0 metri p.c. (CPTU3-2021) e comprese tra 37.0 e 40.0 metri (CPTU1-2021 e CPTU2-2021).
- n° 3 Scavi Esplorativi (TR1-2021, TR2-2021 e TR3-2021) con prelievo di campioni per analisi di Laboratorio Geotecnico.
- n° 1 Profilo Sismico (MASW1) con acquisizione e analisi dispersione onde di superficie per definizione “Categoria di Suolo” ai sensi delle NCT2018.
- Prove di Laboratorio Geotecnico su campioni indisturbati e rimaneggiati prelevati nel corso dei Sondaggi e degli scavi esplorativi.
- Prove di Laboratorio Chimico su campioni rimaneggiati prelevati nel corso dei Sondaggi per verifica aggressività dei terreni nei confronti del calcestruzzo.
- Prove di Laboratorio Chimico su campioni di acqua prelevati dai piezometri (verifica aggressività acque sotterranee).

Sulla base della caratterizzazione ambientale eseguita ai sensi del D.P.R. 120/2017 ai fini della gestione delle terre e rocce da scavo, tutti i terreni dei siti interessati dal progetto sono risultati conformi rispetto ai limiti di riferimento per quanto concerne il contenuto di contaminanti.

Con riferimento alla sismicità dell’area in progetto, nello SIA si riporta che i comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza ricadono in una zona sismica 3 - sismicità bassa.

Con riferimento all’attuale assetto geomorfologico dell’area in progetto, lo SIA identifica l’area di intervento caratterizzata da un substrato fortemente argilloso o argilloso-organico e dalla presenza di alcuni paleo alvei con materiali torbosi, molto ampi e di forma dendritica, che coincidono spesso con il tratto terminale dei fiumi di risorgiva e del drenaggio locale confluyente nel Loncon. I piccoli fiumi di risorgiva o del drenaggio locale sono stati ostacolati nel loro fluire dal sollevamento della laguna a sud, causando l’allagamento di aree esterne, favorendo la deposizione di sedimenti palustri. A ovest del fiume Loncon sono presenti, in superficie, i depositi del Livenza, che hanno formato dossi di varie dimensioni. In particolare, San Stino si trova in una zona caratterizzata da un dosso fluviale poco pronunciato di natura sabbiosa, ai margini di un’area argillosa dove sono evidenti le tracce fluviali, discretamente definite, di corsi fluviali estinti. Per ulteriori dettagli lo SIA rimanda all’elab. S.00.02.2.0 “Carta geomorfologica” e agli elaborati geologici della serie C.

Scenario di progetto

In ottemperanza alle prescrizioni di VIA regionale (con Parere n. 312 del 21/09/2010, allegato A alla D.G. R. n. 100 del 01/02/2011) e di approvazione del CIPE (Delibera n.13/2005) dei lavori di ampliamento dell’A4 con la terza corsia (compresa la demolizione dell’attuale casello di S. Stino di Livenza), il Progetto prevede la realizzazione del nuovo svincolo e casello autostradale di S. Stino di Livenza, in aree agricole.

Con riferimento alle tipologie d’uso del suolo cartografate nell’elab. S.00.02.0.0, al limite della rampa di accesso all’autostrada A4 (direzione Venezia) del nuovo casello, risulta essere presente il bosco di Prassaccon e, in sinistra del Canale Melonetto, un’area adibita a vigneto e seminativo. A sud dell’autostrada A4 in prossimità del nuovo casello di progetto sono presenti vigneti, semi- nativi oltre che alcune siepi. Il Proponente riporta che la realizzazione del nuovo casello comporta un’alterazione della continuità degli appezzamenti, conformazione di un reliquato non più utilizzabile ai fini agricoli (in sinistra Melonetto), il Progetto ne prevede fin da subito l’esproprio da destinare a fini naturalistici, vista la funzione di corridoio ecologico riconosciuto dalla pianificazione vigente.

Al netto della sovrapposizione con l'autostrada, il Progetto prevede un'occupazione complessiva di circa 18 ettari. Di essi sono dedicati alla viabilità circa 13 ha, per bacini idraulici circa 2,3 ha, per l'area di laminazione a margine del canale Melonetto circa 2,7 ha.

Di seguito si riporta una sintesi di quanto emerso dalla valutazione degli impatti riportata nel SIA; in particolare i potenziali impatti sulla componente in oggetto risultano:

- Impatto 1: intercettazione di suoli di pregio (il progetto intercetta il bosco di Bandiziol ed alcune aree adibite a vigneto);
- Impatto 2: formazione di aree residuali (in sinistra Melonetto viene a formarsi un'area a reliquato; tuttavia tale area risulta essere strategica ed utilizzabile ai fini mitigativi / compensativi);
- Impatto 3: impermeabilizzazione dei suoli;
- Impatto 4: contaminazione dei suoli;
- Impatto 5: modifica dell'uso del suolo, con sottrazione di superficie agraria e riduzione di terreno agricolo lavorabile.

Nell'ambito del tema relativo al consumo di suolo, richiamate la L.R. 06/06/2017 n. 14 "Disposizioni per il contenimento del consumo di suolo, le modifiche della L.R. 23/04/2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio" e la nuova Strategia per il suolo approvata dalla Commissione Europea il 17/11/2021, il cui obiettivo è garantire entro il 2050 che tutti gli ecosistemi terrestri siano in buona salute attraverso misure concrete per la protezione, il ripristino e l'uso sostenibile del suolo, il Proponente avrebbe dovuto valutare l'opportunità di adeguate azioni di compensazione per far fronte al consumo di suolo realizzato.

Ambiente idrico

L'analisi di tale componente è stata effettuata considerando le componenti "Acque sotterranee" e "Acque superficiali" e analizzando i fattori ambientali di vulnerabilità degli acquiferi, qualità delle acque sotterranee, assetto idrografico, qualità delle acque superficiali e di rischio idraulico.

Acque superficiali

Scenario attuale

La rete idrografica locale è costituita principalmente dal corso d'acqua naturale del Livenza, da canali a deflusso controllato artificialmente e da una fitta trama di collettori di bonifica, gestita dal Consorzio di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento, che assicura il drenaggio nelle aree a scolo meccanico della zona. Il Progetto in esame non interessa corpi idrici significativi. Nell'area in esame i corpi idrici interferiti dall'opera in progetto non hanno stazioni di monitoraggio di qualità delle acque superficiali.

Con riferimento alla classificazione di pericolosità idraulica del PAI, nel SIA emerge come il cavalcavia n. 155 ed il nuovo casello, si collocano il primo in un'area priva di particolari criticità, mentre il secondo insiste su di un'area caratterizzata da pericolosità moderata, soggetta a scolo meccanico.

Si evidenzia che i Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI) nel distretto idrografico delle Alpi Orientali sono stati abrogati ed hanno:

- cessano di avere efficacia per la parte idraulica dall'entrata in vigore delle Norme di Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA);
- continuano a esprimere le conoscenze, le disposizioni e le mappature relative alla pericolosità e al rischio geologico dovuto a fenomeni gravitativi e valanghivi.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Per quanto riguarda invece la carta di pericolosità del Consorzio di Bonifica territorialmente competente (anno 2008) emerge come l'opera n. 155 di Via Piancavallo, si colloca in un'area ad alta pericolosità idraulica, rientrando parzialmente in un'area in cui si sono registrati allagamenti negli ultimi 5-7 anni.

Il nuovo casello invece, si colloca a cavallo di aree a bassa e media pericolosità e quasi per intero nelle zone soggette ad allagamenti negli ultimi 5-7 anni. Nell'ambito del S.I.A. è stata valutata la compatibilità idraulica degli interventi che ha portato ad introdurre nel sistema drenante, adeguati volumi d'invaso in grado di modulare i deflussi.

Il territorio in cui si colloca il progetto in esame è ricompreso nel bacino idrografico del Fiume Lemene, per una superficie complessiva di circa 1.638 km².

Da un punto di vista morfologico la parte più a nord del bacino, prevalentemente compresa nell'ambito del confine regionale friulano, è caratterizzata dai territori sabbioso-argillosi della bassa pianura pordenonese e situata ad una altezza media di circa 33 m s.m. La parte più a sud, invece, in cui si colloca il progetto in esame, quasi totalmente ricadente all'interno del confine della regione Veneto, è caratterizzata dall'essere ad una quota media di pochi metri sul livello del mare e, per vaste aree, anche al di sotto.

L'intervento prevede l'attraversamento solo del Canale Melonetto (o Melon), a sua volta affluente del Canale Fosson.

Dal punto di vista idrogeologico, l'area si caratterizza per la presenza sistema multifalde ad acquiferi sovrapposti, caratterizzato dalla presenza di una falda freatica superficiale e di più falde profonde, in pressione, alloggiata entro i diversi livelli ghiaiosi e ghiaioso - sabbiosi separati da spessi letti limo-argillosi ed argillosi. La falda superficiale non ha caratteristiche di potabilità e la vulnerabilità dell'acquifero risulta media e bassa, tenendo conto, per l'appunto, delle caratteristiche granulometriche.

Infine, il Piano di gestione del rischio alluvioni dell'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali classifica il territorio in oggetto a "pericolosità idraulica moderata (P1)", che vincola tutti gli interventi di natura urbanistica ed edilizia (infrastrutture comprese) ad essere collocati a una quota di sicurezza idraulica pari ad almeno 0,5 m sopra il piano campagna.

Dimensione fisica e operativa

L'impianto del nuovo svincolo di San Stino interessa il percorso di due canali, rispettivamente da ovest verso est il Borida e il Melon, che sono già stati soggetti al prolungamento dei loro attraversamenti autostradali esistenti con il progetto della terza corsia.

Gli impatti in fase di esercizio sono legati alle sostanze che vengono prodotte e si accumulano sulla superficie della pavimentazione stradale: solubilizzazione dei prodotti di scarico derivante dal traffico stradale, impiego di sali disgelanti durante la manutenzione stagionale, eventi accidentali connessi con lo sversamento sul piano stradale.

Il Proponente afferma che, per quanto non sia possibile prevedere a priori gli effetti dovuti a tale fattore di impatto che dipendono dalla quantità e dal tipo di liquido pericoloso disperso nell'ambiente, la presenza dei bacini lagunaggio in cui convogliano le acque di piattaforma, riducono in modo importante tale impatto; per quanto riguarda l'inquinamento idrico prodotto dal dilavamento meteorico del manto stradale, sulla cui superficie sono presenti i prodotti degli scarichi dei veicoli, il Proponente riporta che il Progetto prevede di convogliare tutte le acque di piattaforma nei bacini di lagunaggio in cui saranno presenti degli impianti di depurazione.

Il Proponente afferma che "Con riferimento alla gestione delle acque meteoriche, nelle principali aree di cantiere, qualora necessario in relazione al Piano di Tutela delle Acque (Allegato A3 alla D.C.R. n. 107 del 5/11/2009), verrà effettuata la separazione, la raccolta, e il trattamento delle acque di prima pioggia prima dell'immissione in fognatura."

Il recapito delle acque meteoriche di dilavamento, derivanti da superfici non suscettibili di essere contaminate in modo significativo (coperture dei fabbricati, aree impermeabili/semipermeabili non soggette a nessun uso/attività specifica), dovrà seguire in linea preferenziale una rete fognaria separata (rete bianca), nelle zone servite direttamente da questo servizio. Per tutte le aree pubbliche di cui ai commi 1 e 3 dell'art. 39 del PTA, le acque di prima pioggia vanno sottoposte a trattamento, così come le medesime devono essere stoccate in un bacino a tenuta e, prima del loro scarico, opportunamente trattate almeno con sistemi di sedimentazione accelerata o con altri sistemi equivalenti per efficacia. Infatti, il Proponente ha previsto la raccolta e il trattamento con sedimentazione e disoleazione delle acque meteoriche di piattaforma relative allo svincolo, al piazzale di casello, al collegamento con la viabilità esistente e al parcheggio scambiatore. Per tali aree è prevista la pavimentazione delle superfici al fine di impedire l'infiltrazione nel sottosuolo delle sostanze pericolose.

Si ricorda che le vasche di prima pioggia e gli eventuali manufatti di trattamento acque di prima pioggia andranno posizionati fuori linea, rispetto alla condotta afferente le acque meteoriche. I manufatti dovranno inoltre essere dotati di by-pass di sicurezza, realizzato con tubazione dello stesso diametro della condotta acque meteoriche principale, nonché soglia di deviazione per il trattamento delle sole acque di prima pioggia. Il sistema di separazione delle portate di prima pioggia, dalle portate successive, dovrà essere opportunamente progettato, in modo da assicurare in qualunque momento il funzionamento delle opere. Il sistema dovrà prevedere l'accumulo nella vasca delle sole acque di prima pioggia ed il recapito dei volumi eccedenti le stesse. Il fondo delle vasche dovrà avere pendenza tale da evitare il deposito di sedimenti (minimo 1%) ed eventualmente prevedere opportuni sistemi di lavaggio automatico. Per quanto possibile, lo scarico delle vasche dovrà avvenire per gravità. Qualora ciò non sia possibile e sia necessario servirsi di un impianto di sollevamento, questo andrà progettato sulla base degli standard tecnici del Gestore.

Dimensione costruttiva

Gli impatti sono legati alla realizzazione di nuovi fossi e rettifica scoli, realizzazione di viadotti e rilevati, realizzazione dei bacini di lagunaggio. A queste lavorazioni sono legati l'uso di bentonite (durante realizzazione delle fondazioni), vernici per impalcati in acciaio, oli minerali per la lubrificazione delle macchine. I potenziali impatti a carico dell'ambiente idrico connessi alla realizzazione dell'opera stimati nello Studio risultano essere i seguenti:

- Impatto 2: intorbidamento per lavorazioni in alveo;
- Impatto 3: riduzione della disponibilità di risorse idriche sotterranee per la realizzazione di opere che richiedono un sistema well - point;
- Impatto 4: inquinamento delle acque sotterranee durante le fasi di realizzazione delle pile dei viadotti;
- Impatto 5: inquinamento causato da un non corretto smaltimento delle acque reflue prodotte in cantiere (lavaggio automezzi, ecc.);
- Impatto 6: inquinamento dovuto al dilavamento di aree di stoccaggio di sostanze pericolose.

Lo S.I.A. individua un'unica tipologia di impatto “significativo” per la componente idrica, legata alla fase di esercizio dell'opera, ovvero:

- Impatto 1: alterazione delle proprietà fisico chimiche dei corpi idrici per immissione di sostanze contaminate da traffico e attività di manutenzione (tale considerazione è stata giustificata in funzione degli interventi di mitigazione previsti relativi alla realizzazione di aree di lagunaggio/laminazione).

Le operazioni maggiormente impattanti sono costituite da quelle che saranno realizzate in prossimità degli alvei dei corsi d'acqua o all'interno di essi. Tali fasi, seppur di carattere momentaneo e limitate nel tempo,

potrebbero sviluppare conseguenti fenomeni di aumento della torbidità e di alterazioni chimico fisiche nella qualità delle acque.

Mitigazione del rischio idraulico

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

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

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

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

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

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

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

Il nuovo svincolo, collocato alla progressiva km 44+467, del tratto di A4 Venezia - Trieste, ricade in prossimità dello scolo consortile Melon, che costituisce il confine dei comuni di San Stino di Livenza e di Annone Veneto, in provincia di Venezia.

Nel Piano di gestione del Rischio alluvioni del Distretto Alpi Orientali, le opere di progetto e lo svincolo esistente sono accomunate dalla medesima moderata pericolosità (PI). Differentemente il quadro presentato nel piano delle Acque del Comune di San Stino di Livenza, approvato dal comune stesso con la delibera n. 40 del 19/12/2019, si evidenzia, in particolare nella Tavola 7.1 "Carta delle criticità nord", che lo svincolo esistente è limitrofo ad un'ampia zona soggetta ad allagamenti ripetuti posta lungo la destra idrografica dell'asta del canale Fosson Esterno. La posizione del nuovo svincolo risulta invece in una posizione meno compromessa ma pur soggetta ad allagamenti; il Consorzio di Bonifica Veneto Orientale ha fornito recentemente le perimetrazioni degli ultimi allagamenti che risultano comprese nelle zone già inserite nella tavola delle criticità del Piano delle Acque.

Oltre generalmente all'asta del canale Melon, la zona interessata dagli allagamenti è delimitata a Sud dal rilevato ferroviario Venezia - Portogruaro e riguarda una parte della campagna caratterizzata da quote depresse e dalla presenza di palealvei chiaramente riscontrabili anche nelle foto satellitari. L'ingombro

del nuovo svincolo incide marginalmente tali aree. La scelta, obbligata, dell'ubicazione geografica del casello, concepita in funzione del collegamento stradale con la viabilità esistente e della minore occupazione possibile, dal punto di vista idrologico non può dirsi ottimale in quanto le aree di occupazione sono da tempo note per le condizioni critiche della rete idrografica consortile facente capo al bacino S. Osvaldo (meccanizzato).

Nel complesso le opere del nuovo svincolo si sviluppano sulla sinistra idrografica del canale Melonetto (Melon) e, intersecandone anche il percorso nel finale collegamento alla strada provinciale (var. SP.59), risultano quindi prossime alle aree soggette agli allagamenti. La disciplina di salvaguardia idraulica introdotta con D.G.R. 13/12/2002 n. 3637, ulteriormente rafforzata con la D.G.R. 10/05/2006, n. 1322 - "Legge 3 agosto 1998, n. 267 - individuazione e perimetrazione delle aree a rischio idraulico e idrologico", prescrive di realizzare adeguate misure compensative alle alterazioni idrologiche indotte dalle nuove urbanizzazioni. n documento normativo più recente focalizza l'attenzione sul concetto di "invarianza idraulica" dove "per trasformazione del territorio ad invarianza idraulica si intende la trasformazione di un'area che non provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dall'area stessa"; inoltre fornisce alcuni valori numerici di riferimento del tempo di ritorno (50 anni) e dei coefficienti di deflusso (0.10 per superfici agricole, 0.20 per superfici permeabili, 0.60 per superfici semi permeabili quali grigliati e terra battuta, 0.90 per le superfici impermeabili) da assumere nei calcoli idraulici. Per le opere di progetto è stata perciò valutata la compatibilità idraulica che ha portato ad introdurre nel sistema di raccolta delle acque meteoriche adeguati volumi d'invaso, così come previsto per l'ampliamento con la terza corsia dell'asse autostradale, al fine di non modificare i deflussi attuali delle aree laminando le acque raccolte.

Per quanto riguarda la rete idrografica minore, esterna alle pertinenze autostradali, sono stati previsti quegli accorgimenti necessari al mantenimento e potenziamento della funzionalità della rete interessata dallo svincolo; per quanto riguarda il canale Melonetto è stata inserita, sulla sua sinistra idrografica, un'area golenale a compensazione del sedime occupato dai rilevati di svincolo ed eventualmente occupato dagli allagamenti.

Acque sotterranee

L'area di intervento è ubicata nella zona di Bassa Pianura dove, nell'acquifero alluvionale, è presente una falda freatica superficiale di scarsa potenzialità ed un sistema multifalde confinato a maggiori profondità.

Le direzioni di deflusso della falda freatica hanno orientamento prevalente in direzione Nord/Ovest - Sud/Est.

La falda freatica ha caratteristiche tali da non essere appetibile per importanti sfruttamenti se non per uso irriguo. Le fonti di ricarica principale sono fornite dai contributi diretti delle acque meteoriche, dalle acque irrigue e dagli apporti della rete di scoli minori che attraversano il territorio.

La vulnerabilità dell'acquifero (in base al metodo DRASTIC) nell'area risulta media e bassa, tenendo conto anche delle caratteristiche granulometriche del terreno.

Nell'area del Comune di San Stino di Livenza si possono identificare due punti di monitoraggio della falda profonda, rispettivamente posti a monte e a valle dell'intervento. Dall'analisi dei dati riportati nel SIA emerge che nell'area sono presenti acque in cui sono molto elevate le concentrazioni di ammoniaca e talora anche di ferro di origine naturale. In linea di massima, le caratteristiche chimiche delle acque risultano scadenti.

Biodiversità

Scenario attuale

Il territorio esaminato nello Studio racchiude un'area pianeggiante ricadente nell'ambito agricolo del Comune di San Stino di Livenza. Il paesaggio agro-forestale dell'area in questione è caratterizzato da una frammentazione legata alla morfologia dei luoghi, all'uso del suolo e all'esistenza e consistenza della copertura di vegetazione naturale.

Tra le varie colture nel S.I.A. vengono indicati parti di incolto, spazi naturali e semi-naturali come campi abbandonati, siepi, filari alberati, macchie boscate piantati lungo i confini e gli argini dei corsi d'acqua.

In prossimità dell'area interessata dal Progetto è presente il Bosco Prassaccon facente parte di un'estesa area boscata (rimboschimento) denominata Bosco di Bandiziol e Prassaccon riconducibile al Querceto-Carpinetum Boreoitalicum, con un'estensione di 110 ettari. Tra le piante arboree si annoverano: la farnia, il carpino bianco, il frassino angustifolia, l'acero campestre, il tiglio, l'olmo, il pioppo, vari salici, ecc.; tra gli arbusti: nocciolo, biancospino, prugnolo, corniolo, fusaggine, frangula, pero selvatico, rosa, oppio, lantana, sanguinella, ecc. L'intervento di forestazione è servito al ripristino di un ecosistema che probabilmente caratterizzava la pianura.

Le porzioni di incolto a prato sono caratterizzate per lo più da specie infestanti (es. gramigna (*Cynodon dactylon*)) legate principalmente alle pratiche agricole diffuse nel territorio che impediscono lo sviluppo di una vegetazione autoctona. Nei terreni abbandonati da più tempo si è ormai insediata una vegetazione arbustiva e arborea. In alcuni casi si ha la formazione di veri e propri boschetti, utili alla nidificazione, alla protezione e al sostentamento della fauna e soprattutto avifauna presente.

Il Proponente riporta nello SIA un quadro complessivo degli habitat presenti nell'area di indagine, per la cui ricognizione sono stati eseguiti vari rilievi di campo. Il Proponente ha fornito l'elab. S.00.02.0.1 "Carta degli habitat", classificati sulla base della nomenclatura EUNIS (APAT 2004)

Per quanto attiene ai Siti di Interesse Comunitario, nel S.I.A. si sottolinea come:

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

L'intervento è localizzato in un'area a prevalente vocazione agricola, in cui gli elementi di interesse ecosistemico sono costituiti principalmente dagli habitat forestali planiziali (Bosco di Bandiziol e Prassaccon e Bosco di Lison) e dagli habitat legati ai corsi d'acqua (Fiume Livenza e scoli minori).

Per una caratterizzazione della comunità animale presente nel territorio analizzato nell'ambito del S.I.A. non sono stati condotti degli specifici rilievi faunistici, ma sono state individuate le specie che potenzialmente frequentano la zona sulla base di considerazioni ecologiche e sulla scorta di informazioni bibliografiche, quali *Bufo viridis*, *Hyla intermedia*, *Rana dalmatina*, *Bambina variegata*, *Rana latastei*, *Lacerta bilineata*, *Podarcis muralis*, *Natrix tessellata*, *Corone/la austriaca*, *Egretta garzetta*, *Lanius colurina*, *Falco columbarius*.

Scenario di progetto

Per quanto riguarda la porzione a sud dell'autostrada A4 il progetto intercetta parte delle siepi ruderali poste ai lati di Via Fosson (che affianca l'autostrada) per circa 350-360 m; si tratta di siepi arbustive principalmente a sanguinella, robinia, rovi, olmo, e qualche salice.

Proseguendo verso sud, ovvero verso il casello, il Proponente non segnala specie vegetazionali di pregio ma esclusivamente seminativi; in prossimità della vasca di laminazione viene intercettato un vigneto.

Per quanto riguarda la zona a nord dell'autostrada A4 interessata dal nuovo svincolo, le rampe di progetto insistono su terreni adibiti a seminativo e vigneto, sui quali non è stata riscontrata presenza di vegetazione arborea o arbustiva. Nella parte ovest il progetto prevede la rampa di ingresso all'autostrada verso Venezia che, per quanto prossima, non intercetta il margine del Bosco di Prassaccon.

I potenziali impatti individuati nel SIA relativamente alla componente flora e vegetazione sono i seguenti:

- Impatto 1: intercettazione di siepi e filari esistenti;
- Impatto 2: intercettazione di aree boscate (Bosco di Bandiziol), seppur minimo in termini di area coinvolta.

Il Proponente considerando l'assenza di specie di pregio ritiene l'impatto scarsamente significativo.

Per quanto riguarda la componente fauna, le aree analizzate sono caratterizzate da una forte pressione antropica nelle quali il disturbo per la fauna (come per la flora) è, tuttora, consistente. All'interno dell'area non sono presenti siti idonei alle specie di interesse conservazionistico, ad eccezione dell'area boschiva del Bosco di Prassaccon che, non sarà interessata direttamente dalla realizzazione dell'opera.

Nello Studio sono stati individuati dal Proponente i seguenti potenziali impatti principali:

- impatto 1: perdita di habitat o habitat di specie;
- impatto 2: perdita o perturbazione alle specie di interesse conservazionistico;
- impatto 3: alterazione della connettività ecologica (frammentazione, isolamento ecc).

Per quanto riguarda l'impatto 1, il Proponente riporta che l'intervento non interessa direttamente habitat o habitat di specie elencati negli allegati delle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, inoltre, le aree di influenza non interessano nessun sito della rete Natura 2000. Nel vicino bosco Prassaccon sono presenti specie faunistiche di direttiva (in particolare anfibi) ma, come affermato dal Proponente, non saranno interessate dal Progetto.

In merito alla frammentazione di habitat, il progetto coinvolge solo aree agricole di poco valore naturalistico, si verrà a creare una superficie "reliquoato" tra il progetto e il canale Melonetto, di cui è previsto l'esproprio e la previsione di interventi a verde a fini naturalistici. Il Proponente ritiene che la realizzazione degli interventi proposti non possa alterare la connettività del territorio interessato e determinare fenomeni riconducibile alla frammentazione.

La perturbazione verso le specie faunistiche è attribuita all'inquinamento atmosferico, all'inquinamento acustico e alla dispersione di rifiuti. Il Proponente riporta che per l'emissione di gas di scarico e la dispersione delle polveri, in particolare, in fase di cantiere saranno adottati tutti gli accorgimenti per ridurre la loro dispersione (pulizia dei mezzi in uscita dal cantiere, bagnatura delle superfici ecc.); sotto il profilo acustico, il ricettore più importante è il Bosco Prassaccon, che già attualmente (e in futuro con la terza corsia) è influenzato dal disturbo dell'A4: il Proponente afferma che alla luce anche delle risultanze dello Studio acustico, non ritiene che il contributo del nuovo casello possa essere significativo.

Con riferimento alla dispersione di rifiuti nell'ambiente circostante, il Proponente ritiene che la corretta organizzazione del cantiere e la predisposizione di apposite aree per la raccolta differenziata sia sufficiente per poter escludere che questo fenomeno possa avere conseguenze significative sull'ambiente.

In merito al fenomeno della riduzione delle densità di popolazione delle specie, il Proponente riporta che le specie osservate e potenzialmente presenti nel bosco Prassaccon potrebbero, essere presenti anche nell'intorno del bosco medesimo, in particolare per rettili, anfibi e teriofauna. Rispetto a tali specie, nella peggiore delle ipotesi, durante l'esecuzione dei lavori si potrà verificare un loro temporaneo allontanamento mentre in fase di esercizio non si stimano impatti significativi in quanto gli alti rilevati

delle rampe saranno un ostacolo/deterrente ad eventuali attraversamenti della carreggiata che, in tal caso, potrebbero essere fatali per la fauna stessa. Al contrario gli interventi di ripristino dell'area golenale del canale Melonetto, gli interventi di ricostituzione di siepi e fasce boscate e la creazione delle aree di lagunaggio/laminazione sono considerati dal Proponente come un miglioramento dell'idoneità complessiva del territorio ad ospitare tali specie

Per quanto riguarda il terzo impatto, il Proponente ha valutato eventuali interferenze con le relazioni ecosistemiche principali in un'area più vasta, facendo riferimento anche alle analisi ed al progetto di Rete ecologica predisposto dalla Provincia di Venezia e recepito, con adeguamenti, nel PTCP. In prossimità dell'area di intervento si denota la presenza di diversi corsi d'acqua e del bosco di Prassacon che, assieme ad altri elementi del territorio di elevata naturalità, concorrono a definire la "rete ecologica". Nello specifico, nell'ambito in esame è stato riscontrato la presenza dei seguenti elementi, rappresentati graficamente nella tavola "Ecosistemi e reti ecologiche":

- corridoi ecologici di area vasta: uno incentrato sul canale Melonetto e comprende l'adiacente Bosco di Prassacon e l'altro incentrato sul Rio Fosson (molto più a ovest del progetto e non interferente);
- corridoio ecologico di livello provinciale, individuato parallelamente all'autostrada, sul suo lato settentrionale;
- Gaglio secondario, situato a nord dell'autostrada ed è delimitato indicativamente dalla SP.60 ad est e dal Fiume Livenza ad ovest;
- macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassacon;
- elementi arboreo/arbustivo lineari;
- biotopo in coincidenza del bosco di Bandiziol e Prassacon.

L'attraversamento del Melonetto, nella parte a sud del progetto, potrà configurarsi, come ulteriore frammentazione (già in essere dall'A4) delle connessioni ecologiche lungo il corso d'acqua medesimo: per quanto sia mantenuta la continuità idraulica, lo scolare dovrà dotarsi di soluzioni adeguate per permettere anche lo spostamento della fauna terricola e avere, quindi, anche valenza di sottopasso faunistico.

Il Proponente riporta che gli impatti sulle specie sono scarsamente significativi, inoltre non sono intercettate aree di interesse conservazionistico, quali aree protette (nazionali o locali) o Siti della Rete Natura 2000.

Nell'area vasta si riscontra che il nuovo svincolo e casello autostradale di San Stino di Livenza si realizza contermina all'area di Rilevanza Erpetologica a valenza nazionale, denominata "Bosco di Bandiziol e di Prassacon". Per una caratterizzazione della comunità animale presente nel territorio analizzato nell'ambito dello S.I.A. non sono stati condotti degli specifici rilievi faunistici, ma sono state individuate le specie che potenzialmente frequentano la zona sulla base di considerazioni ecologiche e sulla scorta di informazioni bibliografiche.

Si raccomanda la realizzazione di un monitoraggio esteso anche a specie di interesse comunitario e che gli esiti dello stesso monitoraggio siano forniti all'autorità regionale per la valutazione di incidenza anche nel formato vettoriale per i sistemi informativi geografici, in un formato coerente con le specifiche cartografiche regionali (tra cui D.G.R. n. 1066/2007).

Infine, andranno rispettate i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalle DD.G.R. n. 2371/2006, n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 e, ai sensi erbacee siano impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale e non si utilizzino miscugli commerciali contenenti specie alloctone.

Atmosfera (aria e clima)

Per la valutazione della qualità dell'aria il Proponente sviluppato uno specifico Studio (allegato allo SIA) sulla qualità dell'aria. Riporta che, essendo la qualità dell'aria legata all'emissione di inquinanti prodotti dal traffico, ha fatto riferimento allo specifico Studio del traffico (allegato allo SIA) da cui si possono dedurre i valori dei mezzi (leggeri e pesanti) previsti allo stato attuale (rilievi del 2020) e, tramite opportuni coefficienti di rivalutazione, quelli previsti nella possibile evoluzione del traffico al 2051.

Lo Studio, partendo da un'analisi preliminare dello stato della qualità dell'aria a livello regionale, ha poi indagato nel dettaglio gli effetti potenziali del Progetto sia per la fase di esercizio (ante e post operam) sia per la fase di cantiere.

Scenario attuale

In riferimento allo stato di qualità dell'aria relativo alla zona di interesse, il Proponente riporta i riferimenti normativi: Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera Nuova Zonizzazione del Territorio Regionale - D.G.R. 3195 del 17.10.2006; ARPAV Relazione Regionale Qualità dell'aria ARPAV -Anno 2020.

In particolare il documento preso in considerazione ha come finalità quella di fornire una prima serie di informazioni rilevanti sull'inquinamento atmosferico registrato in Veneto nel 2020, grazie ai dati misurati dalla strumentazione automatica presente nelle centraline fisse della rete di monitoraggio della qualità dell'aria. Il documento, in particolare, intende focalizzare l'attenzione su inquinanti atmosferici chiave, quali il biossido di azoto, il particolato atmosferico PM10 e PM2.5 e l'ozono, che vengono determinati in tempo reale dalle centraline fisse e i cui indicatori sono già calcolabili a pochi giorni dal termine dell'anno.

Il Proponente riporta che il panorama dello stato della qualità dell'aria nella provincia di Venezia emerso dall'analisi dei dati del monitoraggio effettuato sul territorio nel 2020 e delle serie storiche indica una situazione positiva; il benzene (C6H6) e il monossido di carbonio (CO) non risultano essere tra gli inquinanti con criticità per il Veneto, l'Ozono (O3) non è stato considerato in quanto risulta essere (da sopraccitato Rapporto ARPAV) un inquinante esclusivamente secondario.

Per tutti gli altri inquinanti, invece, quali polveri sottili PM10/PM2.5 e biossido di azoto NO2, lo Studio ha sviluppato degli approfondimenti essendo critici e con componente primaria oltre che particolarmente correlati al traffico veicolare.

Dalla zonizzazione dell'aria della Provincia di Venezia, relativa al parametro PM10, si evince che il Comune di San Stino di Livenza ricade all'interno di quelli con densità emissiva < 7 t/anno kmq, inseriti nelle aree "A2 Provincia"; essi non risultano quindi rappresentare una fonte rilevante di inquinamento per sé stessi e i comuni limitrofi.

Le valutazioni sulla qualità dell'aria in fase ante e post operam sono state effettuate utilizzando i software Caline 4 e Runalyzer della Maind Model srl di Milano.

La fase ante operam (scenario 1) corrisponde alla situazione esistente (attuale casello) ed è basata sui dati di traffico del 2020, Lo studio ha valutato le variazioni della qualità dell'aria rispetto a numerosi punti ricettori, tra cui quelli sensibili (casa di riposo e scuole), presenti all'interno del dominio di analisi. In particolare sono risultati ricettori sensibili: T042R66 Casa di riposo Fondazione Fratelli Zulianello Onlus; T042R23 Scuola, Istituto Scarpa Mattei sede di san Stino di Livenza; V045R005 scuola materna statale Alice guarda il mondo; V45R001 chiesa.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. II Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

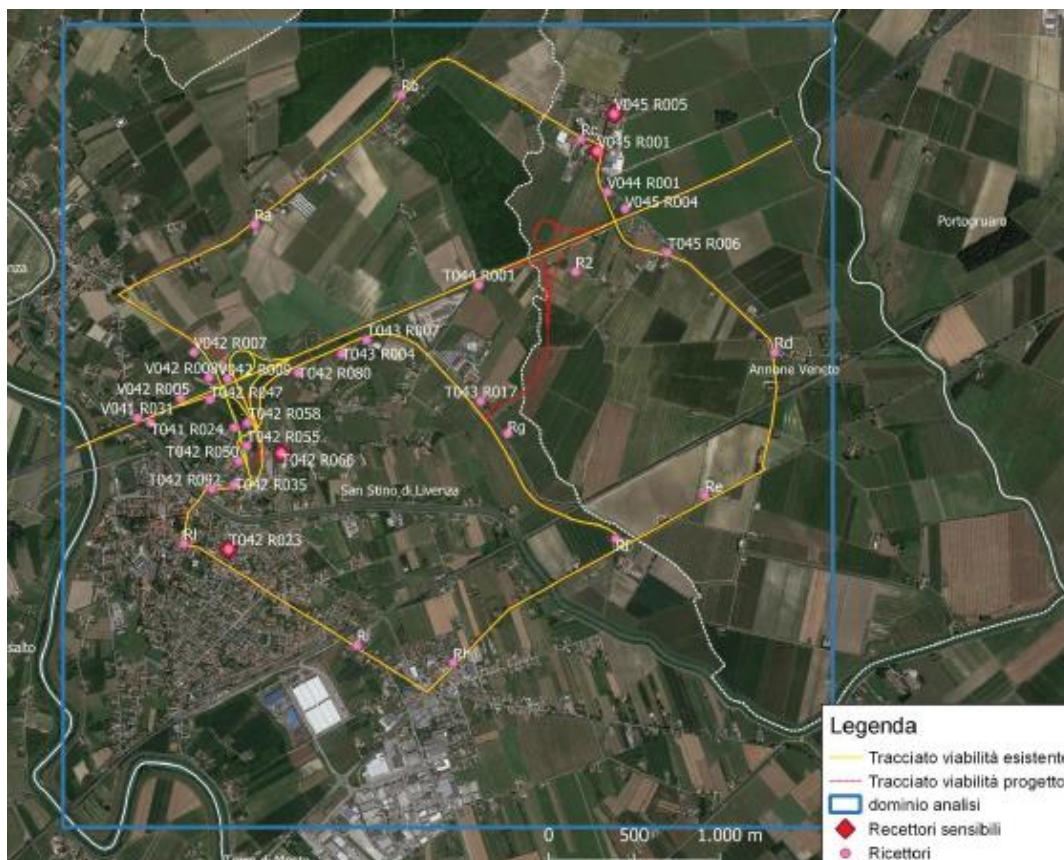


Figura 17 – Dominio di calcolo

I risultati delle simulazioni sono stati riportati sia sotto forma di mappature di impatto (concentrazioni), sia in forma tabellare per i ricettori ritenuti più esposti alle emissioni da traffico veicolare.

Dall'analisi delle mappe di impatto si nota come il contributo predominante sia quello legato al traffico veicolare circolante sul tratto autostradale dell'A4.

Con riferimento alle polveri sottili (PM10 e PM2.5) i valori di concentrazione riportati dal Proponente evidenziano il rispetto dei limiti di legge per entrambi gli inquinanti considerati con riferimento alle medie annue e ai percentili. Dunque sia lo Scenario 1 (stato di fatto, 2020) che lo Scenario 2 (stato di progetto, 2051) non evidenziano superamenti dei limiti di legge e gli incrementi tra i due scenari sono comunque contenuti e non significativi.

Con riferimento all'inquinante NO2, dai valori di concentrazione riportati nella tabella n. 5 riferitiballo stato di fatto (Scenario 1) si notano alcuni superamenti dei limiti di legge (medie annue). Talibvalori di concentrazione tengono già conto del fondo relativo alla stazione di monitoraggio di ARPAV di San Donà di Piave. Il ricettore più critico, che evidenzia tale criticità già in ante operam, è un'abitazione posta a ridosso dell'asse autostradale e posizionata sottovento (T044 R001). Tuttavia, la concessionaria Autovie Venete si è già attivata per la delocalizzazione dell'edificio nell'ambito delle procedure espropriative relative al II lotto dell'allargamento della A4 con la terza corsia.

Dimensione costruttiva

La valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria durante la fase di cantiere (CA) è stata effettuata mediante uno studio modellistico previsionale, il quale ha previsto la stima delle emissioni dei mezzi utilizzati (emissioni allo scarico degli autocarri e delle macchine operatrici), la stima delle emissioni di

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

polveri prodotte dalle attività cantieristiche (movimentazione terra, transito dei mezzi su strada sterrata, ecc.) e la stima delle emissioni da traffico indotto.

Per la realizzazione del nuovo casello di San Stino, sono state individuate le seguenti lavorazioni potenzialmente più impattanti dal punto di vista delle emissioni in atmosfera:

- realizzazione dei rilevati stradali;
- realizzazione pavimentazioni;
- realizzazione pensilina, fabbricato, pile e spalle cavalcavia con macchine palificatrici.

Il Proponente riporta la stima delle emissioni dei mezzi di cantiere e l'emissione legata alla movimentazione del terreno considerando lo scenario meteoroclimatico.

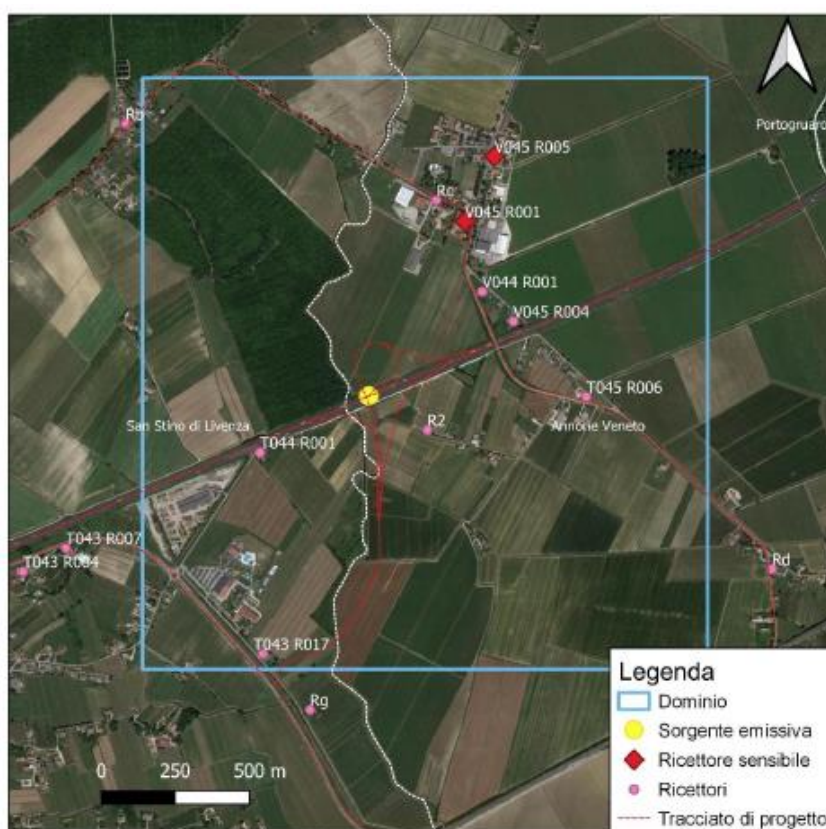


Figura 18 – Inquadramento del cantiere analizzato

Tra le suddette fasi il Proponente ha ritenuto che l'attività potenzialmente più impattante è quella relativa alla realizzazione dei rilevati stradali di cui si è valutato anche il traffico indotto dai mezzi pesanti sia per i rilevati medesimi sia per le pavimentazioni.

Per la previsione della concentrazione degli inquinanti dovute alle aree di cantiere è stato utilizzato WinDimula 4.0 della Maind S.r.l. WinDimula che rappresenta l'evoluzione sotto Windows del modello DIMULA sviluppato da ENEA (Ente per le Nuove tecnologie, l'Energia e l'Ambiente).

Relativamente alle concentrazioni di PM10 medie annue, non considerando il fondo, nessun ricettore è interessato da concentrazioni superiori al limite di legge e gli incrementi sono molto contenuti e non significativi (inferiori a $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$). In tutti i ricettori considerati l'incremento delle concentrazioni dovute

al cantiere non determina alcun superamento della soglia delle 24 ore. Considerando i valori di fondo (media ultimi 5 anni) il limite di legge come media annua, previsto dal D.Lgs. 155/2010 viene rispettato in tutti i ricettori; diversamente in tutti i ricettori considerati si hanno superamenti del limite giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ maggiori di 35 volte in un anno, non determinati dal cantiere. Per quanto riguarda le concentrazioni di NO₂, i valori medi annui se non si considera il fondo, sono tutti entro il limite di legge e gli incrementi sono molto contenuti (inferiori a $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Anche considerando il fondo i valori medi annui sono tutti entro il limite di legge, al di sotto di $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il limite orario viene rispettato in tutti i ricettori. Per i superamenti del limite orario, non considerando il fondo, in nessun ricettore viene superato tale limite. La concentrazione di $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ della massima media oraria, non è mai stata superata nei ricettori (il limite di legge è 18 superamenti per ogni stazione). Gli incrementi di NO₂ determinati dalle attività di cantiere ai ricettori non sono significativi.

Per maggior prudenza il Proponente prevede durante le attività di cantiere il monitoraggio per gli ossidi di azoto in corrispondenza del ricettore più esposto ovvero l'edificio residenziale (R2), prescrivendo un monitoraggio di 15 giorni durante le attività di cantiere più critiche e intense (realizzazione rilevati stradali). La misura sarà effettuata anche durante il fermo delle attività per determinare effettivamente il contributo derivante da tale attività differenziandolo così dal contributo proveniente dall'autostrada.

Il Proponente riporta ulteriori proposte di misure di mitigazione per consentire una più corretta gestione delle aree di cantiere.

Dimensione operativa

La fase post operam (scenario 2) fa riferimento alla situazione di traffico ipotizzata per l'anno 2051, compresa la realizzazione della terza corsia dell'A4 e il nuovo casello di S. Stino. Inoltre, è stato ipotizzato anche lo "scenario 1a", che ha valutato, al 2051, lo stato della qualità dell'aria nell'ipotesi di mantenere l'attuale casello.

Lo Scenario 1a utilizza i flussi di traffico della situazione al 2051 con terza corsia ultimata ma riportati nel tracciato viario esistente senza opere previste.

Le valutazioni sulla qualità dell'aria in fase post operam sono state effettuate utilizzando i software Caline 4 e Runalyzer della Maind Model srl di Milano.

Le simulazioni relative agli scenari 2 (stato di progetto al 2051) e 1a (situazione infrastrutturale esistente con flussi di traffico proiettati al 2051) evidenziano entrambe numerosi superamenti dei limiti di legge per le medie annuali e alcuni superamenti della soglia oraria. La maggior parte di questi superamenti sono presenti già nello stato di fatto (Scenario 1), ma in alcuni ricettori si nota un peggioramento della qualità dell'aria. Il Proponente riporta che dal confronto tra i due scenari (2 e 1a), i peggioramenti non dipendono dal progetto proposto ma dal generale incremento dei flussi veicolari previsto per il 2051. Inoltre, rispetto allo Scenario 1a, lo Scenario 2 (configurazione di progetto con svincolo nella nuova posizione) è associato a dei miglioramenti anche significativi dei valori di concentrazione in corrispondenza dei ricettori posti nell'area urbana di San Stino. Alcuni di questi miglioramenti sono significativi e rilevanti, e al contempo non ci sono peggioramenti significativi. In base a queste considerazioni il Proponente conferma il miglioramento dovuto alle scelte progettuali.

Lo spostamento più a est del casello di San Stino determina, a livello di emissioni in atmosfera, miglioramenti anche significativi nell'area urbana di S. Stino rispetto alla situazione infrastrutturale esistente. Infatti, i superamenti evidenziati nello scenario 2 sono dovuti esclusivamente alla crescita di traffico prevista per il 2051, con incrementi anche superiore al 65% in corrispondenza degli assi autostradali. Tale previsione condiziona l'intero quadro emissivo, visto il legame diretto tra emissione di ossidi di azoto e combustione dovuta al traffico stradale, anche in relazione alle variabili meteorologiche. Il Proponente precisa di aver adottato, cautelativamente, dei fattori di emissione riferiti all'anno 2019 anche in dette proiezioni al 2051: un arco temporale molto ampio per non sopprimere quel progresso

tecnologico che permetterebbe un netto miglioramento dei fattori emissivi e de parco veicolare (incremento veicoli elettrici, a idrogeno) e, quindi, significative riduzioni delle emissioni, pur nella prospettiva di aumento del traffico. Le simulazioni evidenziano, che il centro abitato di San Stino di Livenza sarà sgravato (come da obiettivi progettuali) da buona parte del traffico associato alla rete autostradale (anche dai picchi estivi del traffico turistico) beneficiando, quindi, di un miglioramento della qualit (anch'aria.

Per la fase di esercizio, nel S.I.A. sono stati quindi individuati i seguenti impatti sulla componente in oggetto:

- Impatto I: variazione della qualità dell'aria nei centri abitati grazie alla diminuzione del traffico urbano ed al cambiamento delle condizioni di guida (esso viene ritenuto significativo, anche in considerazione del complessivo alleggerimento del traffico di attraversamento dell'abitato di San Stino);
- Impatto 2: peggioramento della qualità dell'aria al di fuori dei centri abitati a causa delle emissioni di inquinanti dovute al traffico in esercizio.
- Per la fase di cantiere lo Studio ha individuato il seguente principale impatto:
- Impatto 3: peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni di inquinanti dovute alle lavorazioni di cantiere.

Rumore

Nel S.I.A. si è proceduto a verificare la sussistenza dei piani comunali di classificazione acustica e dei regolamenti acustici dei Comuni di San Stino di Livenza ed Annone Veneto.

Il Comune di San Stino di Livenza ha approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 27/11/2006 il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale. L'ambito di progetto ricade quasi completamente all'interno della Classe IV -Aree ad intensa attività umana. Le aree che non rientrano nella suddetta classe sono comunque ascrivibili alla Classe III - Aree di tipo misto.

Il comune di Annone Veneto non si è ancora dotato del piano di classificazione acustica. Nell'ambito dello Studio si è quindi fatto riferimento al D.P.C.M. 1/3/91 in base alla classificazione vigente dei PRG

Sono state individuate dal Proponente le sezioni stradali di progetto e si è proceduto alla definizione dell'ampiezza delle fasce di pertinenza acustica e all'individuazione di potenziali sorgenti concorsuali e dei ricettori acustici.

Scenario attuale

Nell'ambito dello Studio in esame il Proponente ha effettuato la caratterizzazione del clima acustico ante operam, attraverso specifiche campagne fonometriche.

Il Proponente afferma che lo scopo della campagna ha due finalità: la prima è quella di caratterizzare il clima acustico attuale mediante la definizione dei livelli sonori misurati e la seconda è di poter calibrare il programma di calcolo (software previsionale IMMI) impiegato per la determinazione dei livelli sonori di post opera.

Le misure di riferimento sono state acquisite tra il 22 ed il 29 luglio 2021, nella relazione acustica sono riportate in forma tabellare i risultati delle verifiche strumentali: il transito sull'arteria principale (autostrada) comporta dei superamenti ai valori limite. Nella figura seguente sono indicate le postazioni di misura indagate, collocandole in mappa sulla base della tavola prodotta per il censimento dei ricettori.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017



Figura 19 – Localizzazione delle postazioni di misura

Dimensione costruttiva

Il Proponente riporta per lo scenario di cantiere le seguenti fasi di massimo impatto potenziale:

- fase di scavo e rinterro lungo asta viaria;
- realizzazione della piattaforma stradale lungo l'asta viaria;
- realizzazione delle opere (pali e diaframmi) funzionali al nuovo viadotto di sovrappasso dell'autostrada, per accedere al nuovo casello.

Inoltre il Proponente riporta che lo scenario di cantiere relativo al nuovo casello verrà a collocarsi in mappa in seguito alla realizzazione della 3^a corsia e delle relative opere mitigative: preso atto di tale scenario acustico di base e della relativa ridotta presenza di recettori sensibili immediatamente a ridosso della nuova opera, la verifica dell'impatto del cantiere è stata effettuata analizzando le potenzialità d'impatto delle succitate fasi operative, per poi verificare i ricettori di zona impattati presso i quali intervenire con mitigazioni temporanee, piuttosto che operando in regime di deroga ai limiti, condizione prevista per le attività temporanee come quelle di cantiere.

Il Proponente segnala che se per lo scenario di esercizio si sono verificati i livelli di esposizione presso tutti i ricettori, escludendo solo quelli espropriati, mantenendo anche quelli oggi non abitati o in evidente stato di abbandono, non potendone escludere il recupero nel lungo periodo, per lo scenario di cantiere si sono assunti come ricettori solo gli edifici effettivamente fruiti e con presenza di "ambienti abitativi" in cui è prevedibile la presenza continuativa di persone o comunità.

Questa scelta porta ad escludere dalle valutazioni alcuni dei volumi edificati presenti sul territorio, ma vista l'imminenza dell'attività si è ritenuto non necessario mettere in protezione edifici oggi non identificabili come effettivo ricettore.

Per il corso d'opera l'ambito di criticità individuato risulta compreso entro i primi 100 m dalle lavorazioni; impatti molto significativi si hanno in corrispondenza delle lavorazioni notturne il cui ambito di influenza si estende fino a 400 m dalla lavorazione. Molto significativi risultano essere invece gli impatti dovuti alle altre lavorazioni

Per questa fase di cantiere (formazione di rilevati) si sono rilevate le seguenti situazioni di potenziale mancato rispetto normativo, avendo definito comunque l'impatto del cantiere in termini di estrema cautela:

- in comune di San Stino il recettore T043 R017, considerata l'assenza di un regolamento comunale che ammette di derogare agli impatti del cantiere, è esposto a livelli d'impatto che comportano il superamento dei livelli sia di emissione (impatto fino a 59,5dBA, rispetto al limite di 55dBA) che di immissione (60,1dBA > 60dBA), che differenziale.
- in comune di Annone, durante gli orari consentiti dal regolamento comunale per le attività temporanee per l'esecuzione delle attività rumorose (in periodo invernale, dal 1° ottobre al 30 aprile: dalle ore 7,30 alle ore 12,30 e dalle ore 14,00 alle ore 18,00; in periodo estivo, estivo: dalle ore 7,30 alle ore 13,00 e dalle 15,00 alle ore 19,00) non si rilevano superamenti.
- in comune di Annone sarebbe fuori norma rispetto al limite di emissione il ricettore T044 R004, quando le attività di cantiere si svolgono al di fuori degli orari consentiti, generando superamenti sia in termini di emissione (58,8dBA > 55dBA) che di immissione (61,8dBA > 60dBA).
- in comune di Annone si segnala infine il superamento dei limiti di immissione per l'edificio scolastico V044 R005, ma per effetto del traffico autostradale (segnalazione già riferita anche nella sezione di analisi dell'esercizio dell'opera); il cantiere, presso tale bersaglio, appare non rilevante, in termini di impatto.

I superamenti a cui si è dato riscontro non sono particolarmente elevati e generalmente contenuti entro 5dBA.

Il Proponente riporta lo stesso studio e risultati analoghi per la sottofase "formazione manto stradale":

- In comune di San Stino il recettore T043 R017, considerata l'assenza di un regolamento comunale che ammette di derogare agli impatti del cantiere, è esposto a livelli d'impatto che comportano il superamento dei livelli sia di emissione (impatto fino a 60,5dBA, rispetto al limite di 55dBA) che di immissione (61dBA > 60dBA), che differenziale.
- In comune di Annone, durante gli orari consentiti dal regolamento comunale per le attività temporanee per l'esecuzione delle attività rumorose (in periodo invernale, dal 1° ottobre al 30 aprile: dalle ore 7,30 alle ore 12,30 e dalle ore 14,00 alle ore 18,00; in periodo estivo, estivo: dalle ore 7,30 alle ore 13,00 e dalle 15,00 alle ore 19,00) non si rilevano superamenti.
- In comune di Annone sarebbe fuori norma rispetto al limite di emissione il recettore T044 R004, quando le attività di cantiere si svolgono al di fuori degli orari consentiti, generando superamenti sia in termini di emissione (59,9dBA > 55dBA) che di immissione (62dBA > 60dBA).
- Sempre in comune di Annone si segnala infine il superamento dei limiti di immissione per l'edificio scolastico V044 R005, ma per effetto del traffico autostradale (segnalazione già riferita anche nella sezione di analisi dell'esercizio dell'opera); il cantiere, presso tale bersaglio, appare non rilevante, in termini di impatto.

I superamenti a cui si è dato riscontro non sono particolarmente elevati e generalmente contenuti entro 6dBA.

Per la sottofase "formazione palificate" il ricettore più impattato appare esposto a livelli, per indotto di cantiere, è il T044 R004, secondo livelli di emissione comunque inferiori a 50dBA, livelli che sono compatibili con il limite di deroga, considerato che si tratta di uno dei recettori del comune di Annone, ma anche con il limite assoluto di emissione ed immissione, una volta tenuto conto anche del traffico. Il Proponente afferma che per questa specifica fase di lavoro non sono previsti superamenti, né rispetto ai limiti di deroga, né rispetto ai limiti di zona.

Nel caso di cantieri fissi (in questo caso non oggetto di trattazione) l'autorità di controllo non ammette in genere richieste di deroga poiché essi, anche in considerazione della relativa durata d'impianto, vengono considerati come attività produttive a tutti gli effetti e pertanto devono essere mitigati in modo da rispettare sia il limite di emissione, sia il limite differenziale.

Diversamente avviene per il fronte avanzamento lavori (FAL), come nel presente caso, ovvero le lavorazioni realizzate lungo il sedime dell'infrastruttura per la realizzazione del progetto. In questo caso, infatti, per la natura temporanea dei cantieri, è normalmente accettata la richiesta di deroga ai limiti vigenti. Tale richiesta di deroga, pur se differente in relazione agli specifici territori comunali attraversati e quindi ai relativi eventuali regolamenti inerenti le attività rumorose, in considerazione dell'unitarietà del progetto dovrà essere strutturata in modo tale da poter garantire uniformità di trattamento delle emissioni rumorose sul FAL.

Il Proponente propone di poter estendere anche a San Stino lo stesso approccio normativo visto per il comune di Annone, estendendo cioè l'applicabilità del regolamento di Annone anche a San Stino, anche in assenza di uno specifico regolamento comunale dedicato (a San Stino è presente un "Regolamento di polizia urbana e rurale" che tratta delle attività temporanee ma non prende in esame i cantieri e comunque non fissa limiti in dBA, ma solo di orario), potendo in tal modo applicare come limite di deroga, negli orari consentiti, i 70dBA in facciata, senza applicazione del criterio differenziale.

Il Proponente ha verificato, in sede di analisi d'impatto ai ricettori più esposti, quando frontistanti le lavorazioni più impattanti, che appaiono talvolta superati i limiti assoluti di zona, ma mai i 70dBA ammissibili in regime di deroga e che comunque sia dette situazioni si verificheranno per intervalli temporali estremamente limitati (pochi giorni), rispetto all'intera vita utile del cantiere (circa 3 anni), trattandosi di momenti estemporanei legati al fronte avanzamento lavori.

Il Proponente riporta che si dovrà quindi procedere, preliminarmente all'avvio dei lavori, nella generalizzata richiesta di deroga ai limiti, fino a 70dBA in facciata ai recettori evidenziati (T043 R017 per San Stino e T044 R004 per Annone), in riferimento alle lavorazioni oggetto di segnalazione, a meno di non riuscire a dimostrare che le macchine che saranno effettivamente in uso presso il cantiere siano più silenziose rispetto a quelle considerate.

Sembra essere esclusa dalla modellizzazione sia la costruzione della bretella che la demolizione del casello esistente; il Proponente non fornisce esauritiva motivazione di tale scelta.

In particolare dovrebbero essere ricompresi almeno il ricettore T043 R017 e il complesso delle Piscine di San Stino di Livenza, prevedendo eventualmente delle misure mitigative in corso d'opera e in post operam. Per lo stesso motivo, dovrebbe essere motivata l'assenza di misure di mitigazione, relative alle opere di demolizione del casello esistente.

Dimensione operativa

Il Proponente ha effettuato la caratterizzazione del clima acustico post opera attraverso specifica modellazione che ha permesso di individuare le opere di mitigazione da porre in atto al fine di minimizzare gli impatti per i recettori più prossimi alle opere in progetto.

Dalle simulazioni della fase di esercizio e di realizzazione dell'opera, nel SIA vengono evidenziati dal Proponente superamenti dei valori limite prescritti dalla normativa. La significatività degli impatti viene valutata dal confronto tra i livelli acustici rilevati presso i ricettori ed i valori limite:

- la fascia A di pertinenza acustica (più vicina all'infrastruttura) è considerato un ambito di criticità per l'esercizio dell'opera, con impatti ritenuti molto significativi;
- la fascia B ha impatti scarsamente significativi.

La determinazione dei livelli post-operam indotti dall'infrastruttura di progetto è stata effettuata con l'ausilio del programma previsionale di calcolo IMMI ver. 2020.

Nella trattazione il Proponente riporta la descrizione dei dati di input inseriti nel software tra cui il modello digitale del terreno e la calibrazione del modello sullo scenario attuale (i volumi di traffico dedotti dalla campagna di rilievo 2021 sono stati assunti come input del modello di calcolo per la calibrazione).

Per la caratterizzazione dello stato acustico di post opera in presenza della sola 3^a corsia autostradale, mitigata, a confronto con lo scenario attuale, la modellazione acustica d'area, sia per lo scenario attuale che per lo scenario di progetto, è stata restituita graficamente su tavola grafica dedicata, la 2011S0003200 per le mappe di periodo diurno e la 2011S0003200 per il notturno, dove in entrambi i casi sono rappresentate sia le mappe d'area dello scenario di progetto non mitigato (assumendo però come già realizzate le opere di mitigazione previste a corredo dell'opera di ampliamento della sede autostradale, per la realizzazione della 3^a corsia), che mitigato.

Il Proponente riporta in forma tabellare l'esito del calcolo puntuale ai ricettori di facciata individuati presso l'area del nuovo casello, all'interno delle fasce di pertinenza infrastrutturali. Sono riportati i livelli acustici calcolati mediante il modello di propagazione confrontati con i valori limite previsti dal D.P.R. 142/2004 ovvero con i valori di soglia nel caso in cui il ricettore si trovi in una situazione di concorsualità. I livelli sono calcolati per ogni piano dei ricettori censiti ad un 1 metro dalla facciata più esposta.

L'incremento di traffico atteso lungo l'asta principale dell'A4, nonostante le mitigazioni inserite, comporta ancora qualche residuo e puntuale superamento dei limiti, per effetto di tale specifica sorgente, condizione risolta dal Proponente prevedendo l'intervento diretto ai ricettori.

Il Proponente affronta la caratterizzazione dello stato acustico di post opera in presenza della 3^a corsia autostradale, mitigata, e del nuovo casello: da un lato, il rilevato della nuova opera contribuisce con i propri volumi a costituirsi come elemento di schermatura, nei confronti del traffico dell'A4; dall'altro, le rampe di ingresso/uscita dall'autostrada, insieme al tratto viario fino al nuovo casello e quindi all'immissione con rotatoria sulla viabilità ordinaria, si costituiscono come nuove sorgenti emmissive.

I due contributi vengono a bilanciarsi ed è possibile verificare che pur se a fronte di aumenti localizzati della rumorosità presso le nuove aste viarie, l'elevata distanza dei ricettori in tali tratti porta a non generare nuovi superamenti; al contrario, in altri punti del territorio il casello comporta una riduzione degli impatti.

Il Proponente riporta le opere di mitigazione acustica, l'unica situazione residua di criticità riguarda il recettore scolastico V044R005 (l'asilo annesso alla parrocchia, in loc. Loncon), che in periodo diurno vede superato il limite dei 50dBA di 0,9dBA al piano terra e di 2,5dBA al piano primo. Detti superamenti appaiono comunque ridotti, rispetto a quanto valutato inizialmente per effetto del solo allargamento dell'A4: grazie alla reciprocità geometrica sorgente recettore, in questa posizione l'A4 appare in larga parte schermata dal volume di terra delle rampe d'uscita. Le opere di mitigazione previste per l'A4 riguardano l'adozione di:

- asfalto fonoassorbente per le opere autostradali (previsto in progetto, e quindi già parte della fase di modellazione del cosiddetto "post-opera ante casello", dove è stato considerato il solo allargamento dell'A4, con le relative opere di mitigazione));
- barriere antirumore;
- interventi diretti sui ricettori.

In riferimento al recettore scolastico V044R005, vista la collocazione dello stesso, il Proponente prevede di intervenire, ad integrazione d'efficacia delle mitigazioni già previste alla sorgente, mediante intervento diretto.

Vibrazioni

In merito alla matrice vibrazioni, un potenziale impatto è da prevedersi durante la realizzazione dell'opera, mentre è da escludersi nella fase di esercizio dell'infrastruttura stradale.

Nella documentazione analizzata sono citate le norme tecniche di riferimento per il disturbo delle persone (UNI 9614) e gli effetti sugli edifici (UNI 9916) causati dalle vibrazioni, ma non è specificata la loro data di pubblicazione. Pertanto, si ricorda che le versioni più recenti da adottare come riferimento tecnico sono le norme:

- UNI 9916:2014 “Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici”;
- UNI 9614:2017 “Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo”.

Si fa presente infatti che entrambe le norme sono state recentemente aggiornate. In particolare, l'ultima revisione della norma UNI 9614:2017 ha profondamente modificato il metodo di misurazione e i criteri di valutazione del disturbo da vibrazioni.

Come sorgenti di vibrazioni, nella fase di realizzazione dell'opera, sono state individuate le attività collegate alla realizzazione dei rilevati stradali: gli scavi, il movimento di mezzi pesanti per il trasporto e il funzionamento di rulli compattatore; l'infissione di palancole è stata ritenuta marginale perché non sono previste lavorazioni in profondità

Il calcolo previsionale dei livelli vibrazionali ha evidenziato il superamento dei limiti riferiti al disturbo in corrispondenza dei ricettori R017 e R019 (per l'identificazione dei ricettori vibrazionali si fa riferimento alla denominazione dei ricettori acustici). In fase di cantiere non sono previste misure di mitigazione delle vibrazioni.

Considerato il previsto superamento dei limiti riferiti al disturbo in corrispondenza dei ricettori R017 e R019, in fase di cantiere si dovranno adottare preventivamente misure di contenimento delle vibrazioni, ad esempio: scegliendo le modalità esecutive che generano i livelli di vibrazione più bassi, posizionando gli impianti fissi lontano da ricettori sensibili, mantenendo in buono stato le strade di cantiere, limitando la velocità dei mezzi di cantiere, etc.

Popolazione e salute umana

Scenario attuale

Per la caratterizzazione della popolazione potenzialmente interessata dagli impatti dell'opera in oggetto il Proponente riporta struttura per fasce di età, con particolare riferimento alle fasce più deboli, ovvero anziani e bambini dei comuni Annone Veneto e San Stino di Livenza.

Essa mostra che l'incidenza dei “giovani” nei comuni di Annone Veneto e San Stino di Livenza è maggiore rispetto al contesto provinciale e regionale di riferimento, mentre l'incidenza di “anziani” risulta minore rispetto al contesto provinciale e (almeno per Annone Veneto) con quello regionale.

Viene inoltre riportato in forma grafica l'andamento della popolazione residente nei due comuni suddetti.

Per la descrizione dei profili di salute vengono riportati in forma grafica:

- il tasso grezzo di mortalità generale dei due Comuni, della Provincia di Venezia e della Regione Veneto;
- la dotazione di strutture sanitarie e il tasso grezzo di ospedalizzazione;
- dati sugli stili di vita della popolazione presi dalle indagini multiscopo “Aspetti della vita quotidiana” 2021 dell' ISTAT.

Dimensione costruttiva

Gli impatti in fase di cantiere sono ascrivibili e modifiche dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Le lavorazioni potenzialmente più impattanti dal punto di vista delle emissioni in atmosfera sono la realizzazione dei rilevati stradali, delle pavimentazioni e di realizzazione pensilina, fabbricato, pile e spalle cavalcavia con macchine palificatrici.

Il Proponente afferma che verranno presi accorgimenti ad hoc per limitare la dispersione di polveri (bagnatura delle aree di transito dei mezzi e il lavaggio dei pneumatici)

Il proponente ritiene che modifiche dell'inquinamento atmosferico in fase di cantiere non avranno un impatto sulla salute pubblica essendo, rispettando i limiti di normativa, come evidente dallo studio previsionale dell'inquinamento atmosferico a cui rimanda per dettagli e, in particolare, sugli effetti dei singoli inquinanti traffico-correlati.

Il proponente afferma che per maggior tutela della salute del ricettore più esposto alle attività di cantiere (abitazione R2) sarà previsto un monitoraggio degli ossidi di azoto per accertare il non superamento dei limiti di legge.

In relazione alle modifiche del clima acustico le simulazioni della fase di realizzazione dell'opera, nel SIA vengono evidenziati superamenti dei valori limite prescritti dalla normativa. Le criticità sono comprese entro i primi 100 m dalle lavorazioni; impatti molto significativi si hanno in corrispondenza delle lavorazioni notturne il cui ambito di influenza si estende fino a 400 m dalla lavorazione. Meno significativi risultano essere gli impatti dovuti alle altre lavorazioni.

Il proponente afferma che interverrà con mitigazioni temporanee, piuttosto che operando in regime di deroga ai limiti, in presenza di ricettori di zona impattati, condizione prevista per le attività temporanee come quelle di cantiere.

Dimensione operativa

Le principali criticità dell'opera in oggetto sono dovute alle emissioni gassose e sonore generate dall'infrastruttura sui ricettori esistenti e prossimi al tracciato.

L'intervento comporterà un decentramento dei flussi di traffico autostradale dal centro urbano di S. Stino e con i conseguenti benefici in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

L'infrastruttura oggetto di progettazione è inoltre dotata di accorgimenti atti a mitigare l'impatto delle emissioni acustiche in questione, mediante l'impiego di asfalti fonoassorbenti, barriere antirumore ed eventuali interventi diretti ai ricettori che permetteranno di rispettare i livelli acustici entro i limiti previsti dalla normativa di settore.

Gli esiti dello studio acustico mostrano alcune criticità per alcuni ricettori (R. scolastici V044R005, e V045R005), dove si riscontra il superamento del limite diurno di 50 dB(A); si ritiene opportuno rivedere le opere di mitigazione quali il dimensionamento della barriera acustica. Il ricorso all'intervento diretto sul ricettore (D.M. 29/11/2000) va adottato qualora gli interventi diretti sulla sorgente rumorosa e lungo la via di propagazione non sia tecnicamente conseguibile o per valutazioni tecniche o ambientali.

Con riferimento ad ulteriori aspetti della salute pubblica, ulteriori informazioni utili per la valutazione di impatto ambientale, ancorché non riportati dal Proponente, sono disponibili nei siti pubblici inerenti la tematica di interesse.

In relazione alle dimensioni dell'opera e alla sua localizzazione, nonché alla tipologia di emissioni, i dati presentati, unitamente a quanto pubblicamente disponibile permettono di valutare gli aspetti legati all'impatto ambientale della salute umana.

Paesaggio

Ferme restando le considerazioni e valutazione del MIC sulla componente specifica, si riportano alcuni aspetti trattati nel SIA.

Scenario attuale

L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese".

Al fine di definire il contesto paesaggistico "ravvicinato" nel SIA si è verificato il possibile "ambito di influenza" dell'attuazione del progetto sulla percezione paesaggistica. La lettura del territorio e del carattere dei luoghi ha permesso di individuare i seguenti contesti di riferimento:

- il residenziale consolidato;
- il residenziale diffuso;
- il mosaico delle colture;
- il bosco di Bandiziol;
- il Malgher e le sue aree naturaliformi.

L'ambito è composto da suoli di bassa pianura antica e recente, calcarea, a valle della linea delle risorgive, e più precisamente formata, a est, da pianura modale del Tagliamento con incisioni e dossi fluviali pianeggianti e, nella parte centrale e a ovest, dalla pianura modale del Piave e da aree depresse della pianura alluvionale del Piave, con dossi fluviali del Piave e Livenza e piani di divagazione a meandri del Piave.

La vegetazione che dimostra un certo grado di naturalità è limitata alla presenza di saliceti e altre formazioni riparie, presenti in corrispondenza dei corsi di fiumi di origine naturale non rettificati, e di formazioni a quercu – carpineto che compongono i boschi di pianura ancora presenti in questo ambito.

Per quanto riguarda l'uso del suolo si sottolinea l'elevata presenza di seminativi, seguita alla vasta azione di bonifica e di modernizzazione della produzione agricola, e di vigneti. I paesaggi viticoli si estendono soprattutto a partire dalla sponda sinistra del Livenza: si tratta di vaste aree percorse da una serie di itinerari, chiamati "Strade del vino Doc Lison Pramaggiore" che attraversano il territorio raggiungendo quasi tutti i borghi e i centri principali della zona.

L'ambito mostra una grande ricchezza di corsi d'acqua, sia di origine naturale che di origine antropica in quanto associati alle opere di bonifica. Di particolare interesse per la loro importanza regionale o per il loro rilievo naturalistico sono i fiumi alpini Piave e Tagliamento, il Livenza principale fiume di risorgiva, di origine carsica della regione sul quale confluisce il corso inferiore del Monticano, e i fiumi di risorgiva Reghena, Lemene, Loncon, Meolo e Vallio.

Nello Studio si evidenzia come tra le componenti del paesaggio il Canale Malgher e le sue aree naturaliformi risultano essere elemento caratterizzante il paesaggio percepito oltre che "vissuto" dalla popolazione residente lungo il suo corso e percorso da ciclisti e pedoni durante il tempo libero.

Dal punto di vista storico – culturale molti sono gli elementi che presentano un rilevante interesse e che testimoniano la storia di questo territorio, qui strettamente legata alla presenza di diversi corsi d'acqua: dai numerosi siti e resti archeologici di età romana e paleocristiana alla presenza delle abbazie e dei complessi monastici, dei centri storici e dei numerosi edifici di interesse storico – culturale, dei luoghi cantati in letteratura da Ippolito Nievo, del paesaggio agrario dei campi chiusi e dei vigneti storici, del sistema delle ville legate ai corsi d'acqua e dei manufatti idraulici e della cultura rurale tradizionale di interesse testimoniale. Anche se originariamente erano state le intersezioni tra le vie d'acqua e le rotte di terra gli elementi a determinare la nascita ed il consolidamento dei nuclei urbani (come Concordia Sagittaria, in epoca romana, o Portogruaro nel Medioevo), oggi la forza è costituita dall'essere compresi

all'interno di un sistema ad elevata vocazione intermodale. L'asse plurimodale tende a polarizzare lungo il suo tracciato agglomerati produttivi soprattutto in corrispondenza dei caselli e in prossimità delle aree urbane, ma anche degli incroci delle direttrici stradali principali (esempi ne sono: Noventa di Piave e San Donà di Piave, San Stino di Livenza, Portogruaro e San Michele al Tagliamento).

Nell'area in oggetto non sono presenti paesaggi agrari tipici. Più precisamente l'area si caratterizza per la presenza di seminativi estensivi e vasti vigneti, su aree bonificate, in cui la presenza di siepi è relegata ai margini di tali appezzamenti, spesso rada e discontinua.

Nei pressi dell'area del Progetto è presente l'itinerario turistico "I Boschi di Bandiziol e Prassaccon" che da S. Stino permette di arrivare e attraversare i boschi medesimi. Il nuovo svincolo non intercetta tale percorso ma si pone nelle immediate vicinanze; inoltre, appare visibile anche dal cavalcavia dell'A4, posto più a est, lungo la SP.6. Detti Boschi Bandiziol e Prassaccon sono stati realizzati allo scopo di ricostruire antichi valori naturalistici identitari del territorio locale.

Nell'area in esame unico elemento connotativo significativo di valore paesaggistico e naturalistico è rappresentato dal bosco Prassaccon che non subirà alcuna riduzione e al contempo potrà efficacemente mascherare il nuovo svincolo per gran parte dello stesso.

Il nuovo svincolo sarà costruito lungo il canale Melonetto che, in subordine rispetto al bosco, rappresenta un ulteriore aspetto tipico dei luoghi legato più che altro ai sistemi consortili di bonifica. Nel suo complesso, il Melonetto risulta alquanto semplificato essendo un canale artificiale.

Patrimonio culturale e beni materiali

Si rinvia al parere del MIC per le valutazioni di competenza.

V.Inc.A.

Con riferimento alla Rete Natura 2000, le opere di progetto sono esterne ai perimetri dei siti afferenti alla Rete Natura 2000. I siti rete Natura 2000 in un intorno di 5 km rispetto all'area di progetto sono i seguenti:

- il SIC IT3240029: "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano" è posto ad una distanza di circa 2.200 m dall'area di intervento;
- il SIC/ZPS IT3250006: "Bosco di Lison" è localizzato ad una distanza minima dall'area di progetto di circa 2500 m.

Il Proponente ha predisposto Screening di V.Inc.A. presentando l'elaborato 2011S000600 "Format di supporto screening V.INC.A."

Sono riportate le caratteristiche principali dei siti e le peculiarità del progetto.

Sono stati considerati gli Obiettivi di Conservazione, delle Misure di Conservazione, e/o del Piano di Gestione e delle Condizioni d'Obbligo eventualmente definite dei Siti Natura 2000:

- D.M. del 17 ottobre 2007 "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS). (GU n. 258 del 6-11-2007), parzialmente modificato con D.M. del 22 gennaio 2009 (GU n. 33 del 10-2-2009);
- Allegato B alla DGR n. 786 del 27/05/2016 – MISURE DI CONSERVAZIONE PER LE ZONE SPECIALI DI CONSERVAZIONE DELLA REGIONE BIOGEOGRAFICA CONTINENTALE.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

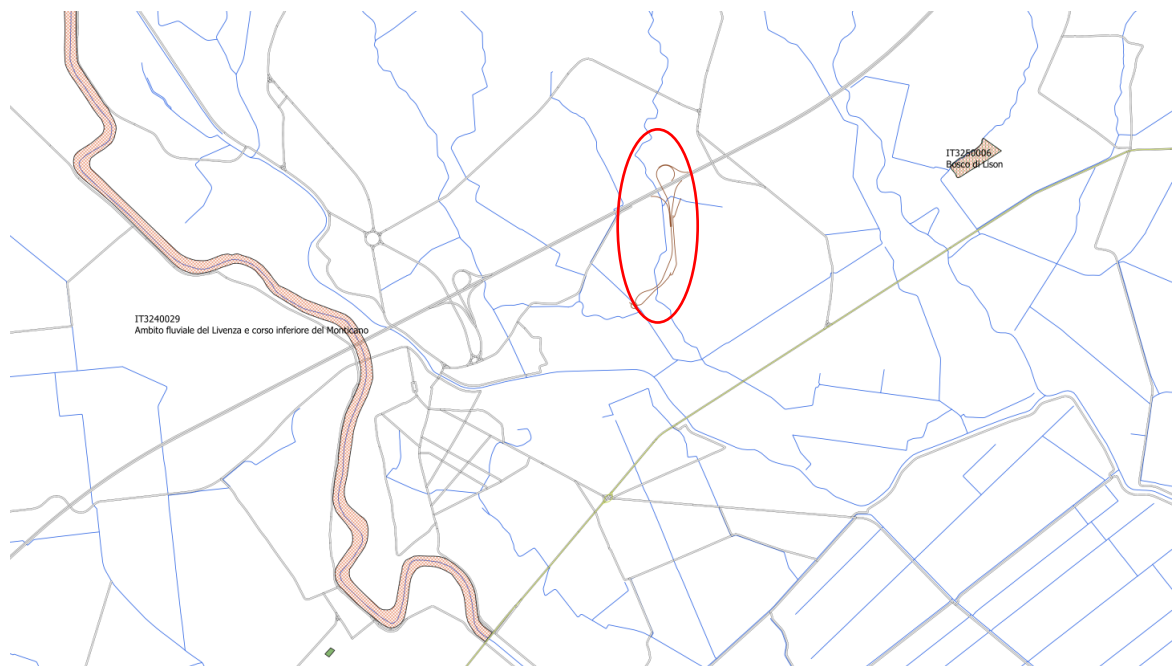


Figura 20 – Inquadramento territoriale e aree Rete Natura 2000

Si evidenzia che tra il Sito ZSC/ZPS IT 3250006 e il Progetto (tracciato stradale comprese le opere accessorie e complementari indicati negli elaborati cartografici) si interpongono alcuni corpi idrici (tra cui il F. Loncon) e viabilità locali (tra cui la SP.60). Il Sito e Progetto sono confinati a Nord dall'Autostrada A4 e a Sud dalla linea ferroviaria TS-VE. Inoltre, si evidenzia che tra il Sito ZSC IT 3240029 e il Progetto si interpongono parte del centro abitato di S. Stino di Livenza, varie viabilità locali tra cui l'attuale casello di S. Stino e la SR.18 "G. Pancino" (circonvallazione).

Il Proponente dichiara che il progetto:

- non è direttamente connesso o necessario alla gestione dei siti Natura 2000;
- risulta completamente esterno alla perimetrazione di tali aree e pertanto non soggetto alla disciplina dei piani di gestione delle stesse aree protette;
- qualsiasi sito Natura 2000 non si sovrappone geograficamente ad una qualsiasi delle azioni o ad uno qualsiasi degli aspetti del progetto in una qualsiasi delle sue fasi e tantomeno non si ritrovano in prossimità dello stesso;
- non interferisce con alcuna area naturale protetta.

Inoltre, valutati gli obiettivi e le misure di conservazione dei siti fissati per gli habitat e le specie per i quali il sito è stato designato e al loro stato di conservazione a livello di regione biogeografica e di sito emerge che il progetto e le opere da realizzare:

- non determinano incidenze significative sul sito e sugli habitat;
- non sono in contrasto con il raggiungimento degli obiettivi di conservazione e con l'attuazione delle misure di conservazione di tali siti;
- non rientrano tra le pressioni e minacce su tali siti;
- non possono generare effetti cumulativi con altri interventi/attività.

Sulla base di queste considerazioni il Proponente conclude che l'intervento:

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- non genera incidenze significative dirette, indirette e/o cumulative su habitat di interesse comunitario;
- non genera incidenze significative dirette, indirette e/o cumulative su specie di interesse comunitario sui siti Natura 2000;
- non genera incidenze significative dirette, indirette e/o cumulative sull'integrità dei siti Natura 2000.

Il Proponente esclude pertanto qualsiasi tipo di interferenza significativa, da parte del progetto sui siti Natura 2000 e sui relativi Habitat.

Visto che lo screening si conclude positivamente, il Proponente conclude che non vi è necessità di procedere con la Seconda Fase (opportuna valutazione) della procedura prevista dall'articolo 6, paragrafi 3 e 4, della Direttiva Habitat 92/43/.

La Regione Veneto nella DDR n.54/2022, sulla base di quanto espresso dai competenti Uffici regionali della Direzione Valutazioni Ambientali, Supporto Giuridico e Contenzioso – Unità Organizzativa VAS, VINCA, Capitale Naturale e NUVV, con nota in data 24/10/2022, si è espressa positivamente sullo screening di ViNCA effettuato dal Proponente e che non sia necessario produrre una Valutazione di Incidenza Ambientale per l'assenza di interferenze dirette e indirette significative con i siti Natura 2000.

PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il Proponente non presenta un Progetto di monitoraggio. All'interno del SIA sono contenute "Indicazioni per un piano di monitoraggio".

In particolare, si fa riferimento alla componente atmosfera in fase di cantiere; vista la criticità determinata dal cantiere per gli ossidi di azoto NO₂ in corrispondenza del ricettore più esposto, ossia l'edificio residenziale (R2), prospiciente all'A4, prescrive un monitoraggio di 15 giorni durante le attività di cantiere più critiche e intense (realizzazione rilevati stradali). Per la componente acque superficiali propone di eseguire un monitoraggio che tenga conto delle fasi ante-opera, corso d'opera e post-opera, senza specificare nulla in merito.

Il Proponente ritiene che il PMA possa essere più opportunamente sviluppato nelle successive fasi progettuali in quanto si potrà disporre da un lato di migliori dettagli progettuali e del perfezionamento del cronoprogramma, dall'altro di più aggiornate informazioni sull'evoluzione progettuale dei lavori di terza corsia con cui il presente progetto (e PMA) dovrà coordinarsi.

Il Proponente evidenzia che il citato Progetto Definito per la realizzazione della terza corsia dell'A4 ha già sviluppato un PMA (approvato in sede di VIA) che avrebbe già tenuto conto di stazioni di monitoraggio per il nuovo casello di S. Stino di Livenza rispetto alle quali, quindi, le presenti indicazioni di monitoraggio potrebbero integrarsi. Il tratto di terza corsia in oggetto, ossia il "Secondo Lotto tratto S. Donà di Piave – Alvisopoli" è stato suddiviso in tre sub-lotti; ad oggi è in corso di svolgimento il quarto anno di monitoraggio del corso d'opera del primo sul lotto (Portogruaro-Alvisopoli), il cui PMA è stato messo a punto con ARPA Veneto e che potrebbe rappresentare (per continuità metodologica) un riferimento per l'attuazione delle indicazioni di monitoraggio poc'anzi espresse per il nuovo casello di S. Stino di Livenza.

Preliminarmente, si ricorda che lo SIA dovrebbe contenere, ai sensi dell'art. 22 del D.L.vo 152/2006 "il progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio" e che il PMA deve riferirsi, almeno per le parti in corso d'opera, allo specifico appalto.

Si concorda comunque nella opportunità di coordinare il PMA relativo al presente progetto con quelli relativi agli altri lavori della A4.

Per la fase di ante operam, sarà opportuno valutare la possibilità di fare riferimento anche ai dati raccolti per l'attuazione del PMA del II Lotto - Sublotto 1. Per quanto riguarda le metodiche, rispetto a tale PMA appare opportuno che il PMA del sublotto in esame si basi su un'eventuale revisione alla luce dei risultati già ottenuti.

Si evidenzia che, nel Quadro economico di progetto non sono riportati importi a disposizione per le attività di monitoraggio.

Facendo riferimento a quanto già espresso nel Parere n. 312 del 21/09/2010, e in particolare, alla prescrizione n. 18 punto D, ,relativa al Piano di Monitoraggio Ambientale, la Regione Veneto evidenzia alcuni aspetti, di seguito riportati, sui quali si concorda.

La maggiore estensione dell'opera rispetto all'ingombro dell'autostrada, ed in particolare il fatto che essa segue per la maggior parte dello sviluppo il corso d'acqua Canale Melon, già oggetto di monitoraggio nell'ambito della realizzazione della terza corsia ed inserito nell'ambito della Rete Ecologica Regionale, comporta la necessità di estendere la rete di monitoraggio già istituita.

L'armonizzazione tra i PMA dovrebbe in ogni caso considerare anche l'assetto di monitoraggio stabilito in sede di progettazione esecutiva del sublotto 1, mentre lo stralcio riportato nel SIA si riferisce alla progettazione definitiva.

Si ritiene quindi che il PMA presentato nel SIA dovrà essere integrato negli aspetti di seguito indicati:

1. in merito alle stazioni di monitoraggio, si chiede di:
 - mantenere la stazione di monitoraggio Vs-01 relativa alla componente vegetazione, flora e fauna;
 - mantenere la stazione di monitoraggio IDR02 relativa alle acque superficiali, considerando di estendere il monitoraggio ad una nuova stazione da individuare a valle dell'opera;
 - prevedere stazioni di monitoraggio degli interventi di inerbimento e piantumazione e di campionamento del suolo (in accordo con il PMA del progetto definitivo della terza corsia A4).
 - in merito alla matrice suolo, dal momento che l'intervento esce dall'ambito di interesse della terza corsia, il PMA della terza corsia dovrà essere integrato con almeno un paio di punti di monitoraggio sul suolo.
2. Il Proponente ha previsto specifiche opere di inserimento ambientale e protezione della fauna, con funzione di mitigazione e compensazione ambientale. Tali opere necessitano di monitoraggio finalizzato alla verifica della loro efficacia; in particolare, si segnala la necessità di monitorare l'efficacia del passaggio faunistico previsto in progetto, in riferimento alla specifica prescrizione della Delibera CIPE che dispone "che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardare la biodiversità e la funzione di corridoi ecologici";
3. In merito alla matrice rumore, il Proponente dovrà valutare di considerare nel PMA i ricettori introdotti nelle osservazioni del presente parere (V045R005, V044R005, etc.)
4. In merito alla matrice vibrazioni, si dovrà prevedere un piano di monitoraggio delle vibrazioni, da effettuare ante operam e in corso d'opera, per quantificare l'apporto vibrazionale immesso dalle attività di cantiere e, nel caso di superamento dei limiti di riferimento, per adottare tempestivamente ulteriori misure mitigative. Le campagne di misura dovranno essere finalizzate alla valutazione del disturbo da vibrazioni e dovranno essere condotte in conformità alle metodologie della norma UNI 9614:2017, presso gli edifici più vicini alle aree di cantiere e in concomitanza con le attività più impattanti.
5. In merito alla matrice suolo, il Proponente ha previsto la verifica della Qualità Biologica del Suolo (QBS) per il ripristino delle aree di cantiere; tuttavia, dal momento che non viene indicato il valore di

riferimento antecedente l'intervento, è necessario effettuare la misura della QBS anche prima dell'inizio dei lavori.

6. Per la fase di ante operam, sarà opportuno valutare la possibilità di fare riferimento anche ai dati raccolti per l'attuazione del PMA del II Lotto – Sublotto 1. Per quanto riguarda le metodiche, rispetto a tale PMA appare opportuno che il PMA del sublotto in esame si basi su un'eventuale revisione alla luce dei risultati già ottenuti.

7. In merito al monitoraggio della matrice atmosfera:

- il campionamento previsto riguarda i soli ossidi di azoto, ma per le caratteristiche delle lavorazioni del cantiere, in un'ottica di precauzione, il Proponente dovrà prevedere anche il monitoraggio delle polveri in fase di corso d'opera;
- la durata dei campionamenti di 15 giorni su 915 previsti di lavorazioni appare poco significativa, specialmente in riferimento a quanto stabilito per le misure indicative dal D.Lgs. n. 155/2010. Si chiede pertanto al Proponente di prevedere un adeguamento delle tempistiche di monitoraggio, sulla base di quanto stabilito nel D.Lgs. n. 155/2010.

8. In merito alla matrice acque superficiali: sotto il profilo del monitoraggio quantitativo della risorsa idrica superficiale, si valuti nella fase corso d'opera e post operam l'opportunità di eseguire rilevazioni e registrazioni in continuo, che consentano la misura diretta della portata in arrivo sui corpi idrici interessati, per evidenziare tempestivamente eventuali alterazioni sostanziali del regime idraulico.

Il PMA dovrà essere sviluppato secondo le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – Rev.1 del 16/06/2014

ANALISI OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI

Le osservazioni e pareri pervenuti sono stati tenuti in debita considerazione sia nelle valutazioni che nella formulazione delle condizioni ambientali.

Le osservazioni sono state altresì controdedotte dal Proponente.

Con riferimento al Parere della Regione Veneto (D.D.R. n. 54 del 16/11/2022), oltre a quanto recepito esplicitamente nelle condizioni ambientali di cui al presente parere si ricordano i seguenti aspetti che il Proponente dovrà comunque prendere in considerazione nelle fasi successive (alcune delle quali sono riportate come condizioni ambientali nel presente parere):

- per quanto attiene le verifiche sul rispetto normativo al D.M. 05/11/2001 e al D.M. 19/04/2006 relative alle infrastrutture e alle intersezioni stradali, si rileva che negli elaborati grafici relativi ai profili altimetrici delle opere sono riportati sia i diagrammi di velocità che l'andamento dei cigli dei vari "Assi" di progetto. Purtroppo, non risulta presente una relazione tecnica stradale riepilogativa contenente, ad esempio, le verifiche geometriche degli assi piano altimetrici e le verifiche circa il rispetto delle distanze di visibilità delle intersezioni (es. rotatoria d'intersezione con la tangenziale). Con riferimento alle rotatorie, risulta di fondamentale importanza determinarne il livello di servizio sulla base dei volumi di traffico utilizzati per il dimensionamento del nuovo casello. In tal senso, preliminarmente all'approvazione del progetto definitivo, il Proponente dovrà integrare la documentazione di una specifica relazione contenente le verifiche richieste dalle normative sia per i tracciati che per le intersezioni.
- al fine di ridurre gli impatti del traffico sul centro abitato di San Stino di Livenza, si indica quale intervento prioritario il completamento del secondo stralcio della S.R. 18 (Tangenziale "Giuseppe Pancino") di collegamento tra la rotatoria sulla S.S. n. 14 e la S.P. n. 59 ad Est della

località Bivio- Triestina, secondo l'ipotesi progettuale prevista dal progetto redatto nel 2005 da Veneto Strade e condiviso con l'amministrazione comunale (a meno degli eventuali adeguamenti progettuali richiesti dalla normativa di settore);

- si segnala l'opportunità di valutare la realizzazione di un parcheggio attrezzato ed illuminato (eventualmente a servizio di una comunità energetica) nell'area liberata dal sedime dell'attuale casello autostradale. Si ritiene che su tale area a parcheggio, che consente il recupero di una superficie a servizio delle necessità del vicino centro abitato, si debba individuare quale soggetto gestore l'Amministrazione comunale di San Stino di Livenza (VE);
- al fine di garantire una migliore accessibilità al Casello da parte degli utenti provenienti dal centro di Annone Veneto e dalla frazione di Loncon (lungo la S.P. 60), si evidenzia l'opportunità di prevedere l'asfaltatura del tratto di controstrada, parallelo all'autostrada (attuale via Fosson), di collegamento tra via Paludi e la rotatoria di progetto prevista in corrispondenza della tangenziale "Giuseppe Pancino". Qualora ritenuto opportuno prevedere l'illuminazione, l'Amministrazione comunale dovrà prendere in carico i relativi impianti;
- per la stessa motivazione, si rileva l'opportunità di realizzare un'intersezione a rotatoria nell'incrocio tra via Fosson e via Paludi.
- In considerazione dell'incremento di traffico che si verrà a generare in prossimità del nuovo casello, si segnala l'opportunità di valutare la realizzazione dei seguenti interventi sulla viabilità esistente:
 - o ridefinizione della rotatoria all'intersezione tra la S.R. n. 18 e Via Fosson e dei relativi innesti;
 - o adeguamento della portanza della pavimentazione stradale ai nuovi volumi di traffico nel tratto stradale della S.R. n. 18 tra lo svincolo di Via Fosson e l'innesto con la S.S. n. 14.
- Per quanto attiene poi all'inserimento dell'opera e delle relative opere complementari, nel contesto territoriale esistente, si ritiene di ribadire alcune prescrizioni già riportate nell'allegato A alla D.G.R. n.100 del 01/02/2011, indicazioni ed indirizzi generali mirati ad ottenere una miglior definizione dell'infrastruttura stradale. In particolare vengono recepite le seguenti due Varianti al tracciato proposto, già inserite nel S.I.A depositato e precisamente: le impostazioni di cui alla Soluzione n°1 prospettata nel Preliminare (con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla Soluzione progettuale n° 3, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale
- F.6 Prevedere che l'area di parcheggio scambiatore, venga idoneamente attrezzata e predisposta per la dotazione di aree dedicate alla sosta degli autotrasporti su gomma.

Si evidenzia che il parere di Regione Veneto riporta ulteriori considerazioni/valutazioni in merito alle matrici ambientali analizzate dal Proponente, anche in relazione a quanto a suo tempo prescritto dalla Commissione regionale V.I.A. con Parere n. 312 del 21/09/2010, allegato A alla D.G. R. n. 100 del 1/02/2011.

PIANO PRELIMINARE DI UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO

Il presente parere di compatibilità ambientale dell'opera comprende anche il Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e Rocce da Scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (cfr. Codice Elaborato 2011C070100)

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

ai sensi dell'art.24 co.3 del DPR 120/2017, presentato a supporto dell'istanza di VIA integrata con la VINCA e la verifica PUT.

Il Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle Terre e rocce da scavo trasmesso si articola nelle seguenti sezioni:

- descrizione delle opere da realizzare;
- inquadramento ambientale del sito di produzione comprensivo dell'inquadramento geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree, siti a rischio di inquinamento;
- caratterizzazione delle terre e rocce da scavo ed esiti analitici dei campioni di TRS e di acque di falda;
- volumetrie prodotte di TRS;
- volumetrie di TRS da riutilizzare in sito;
- gestione delle TRS con eventuali concentrazioni eccedenti i limiti normativi.

La verifica istruttoria ed amministrativa ai fini della validazione del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e Rocce da Scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti è stata condotta sulla base dei contenuti del Piano così come riportati al comma 3 dell'art.24 del DPR 120/2017.

Nel Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti, come previsto dalla lettera a) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017, è descritta la proposta progettuale, ma non sono esplicitamente dettagliate le modalità di scavo così come richiesto dalla lettera a) del comma 3 dell'art.24 del DPR 120/2017.

In particolare, come ampiamente riportato in precedenza, il progetto riguarda la realizzazione del Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza in una nuova posizione, in sostituzione dell'attuale casello che sarà oggetto di dismissione a seguito della realizzazione della terza corsia dell'Autostrada A4 (progetto approvato con Delibera CIPE n. 13/2005 e con Decreto del Soggetto Attuatore n. 236/2013).

Dal punto di vista dei movimenti di materie, le principali opere in progetto riguardano la realizzazione dei nuovi rilevati stradali, le rampe del nuovo svincolo, il piazzale di stazione, il collegamento con la viabilità ordinaria ed il nuovo parcheggio scambiatore.

Nel Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo come previsto dalla lettera b) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017 sono affrontate le seguenti tematiche: inquadramento geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico del sito oggetto di intervento; destinazione d'uso delle aree attraversate e ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento. In riferimento alla destinazione d'uso delle aree attraversate, nel Piano non è presente una esplicita e dettagliata destinazione d'uso delle aree attraversate, se non che si riporta *“Il sito di produzione e di riutilizzo delle TRS, costituito dal sedime che sarà occupato dalle opere in progetto, farà parte della viabilità pubblica o, comunque, sarà incluso nelle pertinenze della stessa. A tal proposito si richiama, infatti, l'O.P.C.M. n. 3702/2008 “Disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell'asse autostradale Corridoio V dell'Autostrada A4 nel tratto Quarto d'Altino – Trieste e nel raccordo autostradale Villesse – Gorizia”, la quale all'art. 3, comma 2 riporta che “[...] L'approvazione del progetto definitivo sostituisce, ad ogni effetto, visti, pareri, autorizzazioni e concessioni di competenza di organi statali, regionali, provinciali e comunali, costituisce ove occorra, variante agli strumenti urbanistici e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori, in deroga all'articolo 98, comma 2, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, salva l'applicazione dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001 e successive modifiche ed integrazioni, anche prima dell'espletamento delle procedure espropriative, che si svolgeranno con i termini di legge ridotti della metà”. Pertanto, con l'approvazione del Progetto Definitivo, la destinazione d'uso delle aree*

che saranno occupate dalle opere in progetto sarà a tutti gli effetti viabilità pubblica.” Allo stesso modo, in riferimento alla ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento, nel Piano non è presente una esplicita e dettagliata ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento. Il Proponente riporta semplicemente che *“Considerate le caratteristiche e le destinazioni d’uso delle aree che saranno interessate dall’intervento (agricola) e sulla base delle informazioni disponibili, non si ipotizza la presenza di siti a rischio potenziale di inquinamento o fonti di pressione localizzate. Le potenziali fonti di pressione ambientale possono essere considerate, in generale, l’attività agricola ed il traffico circolante sulla la viabilità adiacente (autostrada A4 e Tangenziale G. Pancino) con i connessi fenomeni di ricaduta dall’atmosfera al suolo di particelle inquinanti.”*

In merito alla proposta di Piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, così come previsto dalla lettera c) del co.3 dell’art.24 del DPR 120/2017, il Piano riporta gli esiti della caratterizzazione delle TRS eseguite ai sensi del DPR 120/2017 nel corso dell’anno 2021 propedeuticamente alla predisposizione del progetto definitivo e rimanda per i dettagli alla relazione tecnica sulle indagini allegata al progetto definitivo (cfr. Elab. C 07.00.0.0 rev. 0). In linea a quanto previsto dalla lettera c) del co.3 dell’art.24 del DPR 120/2017, il Piano riporta numero e caratteristiche dei punti di indagine, numero e modalità dei campionamenti eseguiti ed i rispettivi risultati analitici.

Il Piano riporta che i punti di indagine sono stati quantificati in conformità ai criteri indicati dall’Allegato 1 del D.P.R., che prevede un numero minimo in funzione della superficie dell’area di intervento oppure, nel caso di infrastrutture lineari, in base alla lunghezza del tracciato. Per il calcolo del numero dei punti, le opere di progetto sono state suddivise in tre ambiti d’intervento considerando, per quanto riguarda il tratto dello svincolo, la lunghezza dell’asse stradale e, per le aree del piazzale del casello e dei bacini di lagunaggio, le rispettive superfici. Nella seguente tabella di sintesi si riportano i tre ambiti considerati, le relative dimensioni e, per ciascuno, il numero di punti di campionamento.

Ambito	Lunghezza/superficie	N. punti campionamento
Asse stradale svincolo	2.264,5 m	5
Piazzale casello	18.916 mq	11
Bacini di lagunaggio	21.939 mq	12
TOTALE PUNTI CAMPIONAMENTO		28

Tabella 3 Punti di indagine per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017

A tal proposito, sono stati oggetto di indagine n.28 sondaggi di cui:

- n. 5 sondaggi ambientali spinti alla profondità massima di – 4,0 m da p.c. Tali punti sono stati ubicati nelle aree dove sono previsti gli scavi di maggiori profondità, ossia presso ciascuno dei bacini di lagunaggio e presso il tracciato del cunicolo (sottopassaggio pedonale) a servizio dei fabbricati del casello;
- n. 23 saggi meccanici, mediante trivella manuale, spinti sino alla profondità di circa 1,0 m da p.c., ubicati sui sedimenti delle opere che comporteranno scavi superficiali, ossia in corrispondenza dell’asse stradale dello svincolo, del piazzale del casello e dei i bacini di lagunaggio ad integrazione dei sondaggi a carotaggio.

Inoltre, come previsto dalle procedure di campionamento riportate nel D.P.R. 120/2017 per i casi di scavi che interessano la porzione satura del terreno, n. 5 sondaggi sono stati allestiti a piezometro al fine di effettuare anche i campionamenti delle acque sotterranee.

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

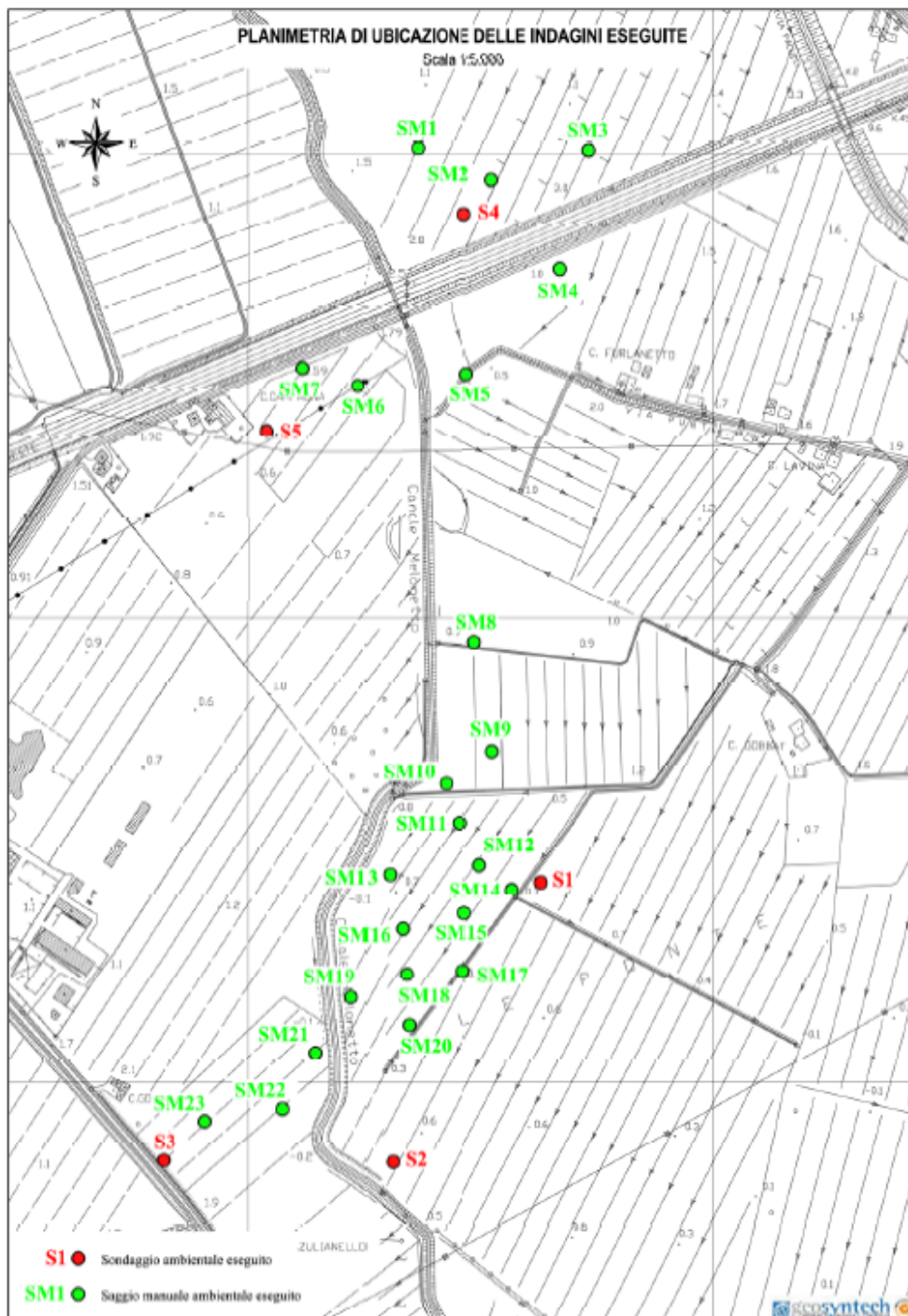


Figura 21 – Planimetria ubicazione indagini eseguite estratta dall'elaborato 2011C070000

Nell'elaborato codice 2011C070000 è riportata la relazione sulla caratterizzazione eseguita nel 2021, la planimetria dei sondaggi eseguiti, i rapporti di prova delle analisi eseguite sia sui campioni di TRS sia sui campioni di acque di falda, le stratigrafie dei sondaggi eseguiti. Nella seguente figura si riporta la planimetria dei sondaggi eseguiti nel 2021.

Complessivamente sono stati prelevati i seguenti campioni:

- n. 61 campioni di terreno passanti al vaglio 2 cm per analisi di laboratorio riferite ai limiti di cui alla colonna A, Tabella 1, All.5 alla Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/2006, di cui:
 - o n. 3 campioni per ciascuno dei 5 sondaggi (totale 15 campioni), ossia un campione medio tra 0.0 e -1.0 m dal p.c., un campione medio a fondo foro ed un campione medio nella zona intermedia tra i due precedenti;
 - o n. 2 campione per ciascuno dei 23 saggi meccanici (totale 46 campioni), ossia un campione nell'intervallo compreso tra 0.0 e -0.5 m da p.c. e un campione nell'intervallo tra -0.5 e -1.0 m da p.c.;
- n. 5 campioni di acqua sotterranea, un campione per ogni piezometro messo in opera, per analisi di laboratorio riferite ai limiti di cui alla Tabella 2, All.5 alla Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/2006.

In riferimento alle risultanze analitiche il Proponente riporta che:

- n. 60 campioni di TRS (sui n. 61 totali) sono risultati conformi, per tutti i parametri analizzati, rispetto ai limiti normativi per la specifica destinazione d'uso dei siti. Di questi: n. 59 campioni hanno mostrato concentrazioni inferiori rispetto alle più restrittive CSC di colonna A; n. 1 campione, denominato SM-T1, ha presentato concentrazioni inferiori alle CSC di colonna A per tutti i parametri, ad eccezione che per alcuni congeneri degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) che hanno mostrato concentrazioni comprese fra le CSC di colonna A e le CSC di colonna B. Tuttavia, sulla base della destinazione d'uso, i risultati analitici di questo campione vanno riferiti alle CSC di colonna B e, pertanto, esso risulta conforme. Infatti, il punto di campionamento è prossimo all'attuale asse autostradale e ricade in un'area nella quale è già stata avviata la procedura espropriativa e che, a seguito dell'approvazione del Progetto Definitivo del II Lotto dei lavori di ampliamento della A4 con la terza corsia, avvenuta in data 09.04.2013, rientra a tutti gli effetti all'interno della sede stradale, così come definita all'Art. 3, comma 2 del D.Lgs. 285/1992 e s.m.i.;
- n. 1 campione, denominato SM22-T2 e prelevato in corrispondenza di un'area classificata come zona agricola E2, è risultato non conforme rispetto alla CSC di colonna A per il parametro Rame. In merito all'ultimo campione, ricadente in Comune di San Stino di Livenza in un'area che secondo il P.R.G.C. vigente, è classificata come zona agricola E2, si evidenzia che il superamento riscontrato rispetto alla CSC di colonna A è di lieve entità e, considerando l'intervallo di incertezza estesa della misura, la concentrazione di Rame rientrerebbe all'interno del limite stesso (concentrazione nel campione = 140 ± 35 mg/kg s.s.; col. A = 120 mg/kg s.s.). Con riferimento, invece, al D.M. 46/2019 ("Regolamento aree agricole"), la concentrazione di Rame nel campione risulta conforme rispetto al limite tabellare indicato all'Allegato 2, pari a 200 mg/kg s.s., ma supera il Valore di Fondo Geochimico (VFG) definito da ARPAV (VFG = 49 mg/kg s.s.) per l'Unità Fisiografica e Deposizionale del Tagliamento entro la quale ricade il sito.

Infine, il Proponente asserisce che, con l'approvazione del progetto definitivo dell'intervento di cui trattasi, tutte le aree interessate dall'opera (ivi compresa l'area di provenienza del campione SM22-T2) subiranno, ove occorra, una variazione di destinazione d'uso e rientreranno a tutti gli effetti all'interno della sede stradale così come definita dall'art. 3 del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. Risulteranno quindi applicabili, come limiti di riferimento per il contenuto di contaminanti nel suolo, le CSC di colonna B rispetto alle quali tutti i campioni, compreso il campione SM22-T2, sono risultati conformi. Pertanto, sulla base della caratterizzazione condotta, le TRS sono compatibili, per quanto concerne i requisiti di qualità ambientale, con la destinazione d'uso del sito di destinazione, ossia l'opera stessa in cui saranno scavate.

In ogni caso, il Proponente si impegna di eseguire di concerto con gli Enti di competenza, gli opportuni approfondimenti finalizzati a valutare l'anomalia riscontrata nel campione SM22-T2 e a mettere in atto,

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

se necessario, le procedure operative e amministrative previste dalla Parte Quarta Titolo V del D.Lgs. 152/2006, secondo le modalità e tempistiche previste dalla Norma e, comunque, prima dell'avvio dei lavori. A tal proposito, in data 09.06.2022, con nota prot. U/2926, il Commissario delegato ha trasmesso comunicazione agli Enti di competenza ai sensi dell'art. 244, comma 1, del D.Lgs. 152/2006.

In merito alla matrice terre e rocce da scavo, per quanto riguarda la caratterizzazione dei suoli effettuata e i relativi esiti analitici, la Regione Veneto nella DDR n.54 del 16 novembre 2022 concorda con quanto dichiarato dal Proponente in merito alla caratterizzazione dei campioni SM7-T1 e SM22-T2. Infatti, il campione SM7-T1 ricade in area a destinazione commerciale/industriale e quindi si applicano i limiti di colonna B; il campione SM22-T2 supera i limiti della colonna A ma non quelli del DM 46/2019 per la bonifica delle aree agricole, che indica una CSC per il rame di 200 mg/kg, quindi anche in questo caso non c'è superamento, come dichiarato dal Proponente nel Piano preliminare.

In merito alle risultanze analitiche eseguite sui n.5 campioni di acque di falda, il Proponente asserisce che tre campioni sui cinque complessivi hanno mostrato il superamento del limite di riferimento (CSC di cui alla Tabella 2, All. 5 alla Parte IV, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) per il parametro Arsenico. A tal proposito, il Proponente asserisce che così come per l'anomalia riscontrata in un campione di terreno, per tali superamenti dei limiti tabellari lo stesso Proponente (ossia la struttura del Commissario delegato) ha informato gli Enti di competenza, ai sensi dell'art.244 comma 1 del D.Lgs. 152/2006; ciò ferma restando la probabile origine naturale delle concentrazioni riscontrate di Arsenico, la cui presenza è nota nelle acque sotterranee della media e bassa pianura veneta dove, in condizioni riducenti, nelle aree a ridotto scambio idrico si riscontra un carico di ioni metallici provenienti dalla matrice limoso-argillosa-torbosa presente negli acquiferi. Infine, il Piano riporta che, seppur in via preliminare e nelle more delle valutazioni degli Enti di competenza, è possibile ipotizzare che tali anomalie nelle acque sotterranee non siano ascrivibili al sito in questione e ciò sarebbe confermato anche dal fatto che si riscontrano anche nei piezometri S4 e S5, posti a monte sulla base della direzione di flusso della falda (indicativamente Nord – Sud) desunta dalla Carta Idrogeologica del Progetto Definitivo approvato del II Lotto dei lavori di ampliamento della A4 con la terza corsia.

Nel Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, come previsto dalle lettere d) ed e) co.3 dell'art.24 del DPR 120/2017 sono riportate le volumetrie previste delle terre e rocce da scavo compreso il quadro riepilogativo del bilancio dei materiali in gioco in termini di produzione di materiale da scavo, riutilizzi interni, esuberi da gestire in regime di rifiuti, fabbisogni progettuali, approvvigionamenti.

Il bilancio dei materiali di progetto prevede la produzione di complessivi 163.663,02 mc di TRS, suddivisi in 108.040,89 mc derivanti dallo scotico dei primi 40 cm (terreno vegetale) e 55.622,12 derivanti da scavi con profondità superiore ai 40 cm (sterro). Del terreno vegetale su 108.040,89 mc, 15.280,28 mc è previsto il loro riutilizzo in situ nei rivestimenti delle scarpate e dei fossi di guardia e nella formazione delle aiuole e delle aree verdi e nelle aree destinate ai lagunaggi, mentre i restanti 92.760,61 mc è previsto di gestirli in regime di rifiuti ad idonei impianti autorizzati di recupero o smaltimento, in quanto non in possesso dei requisiti geotecnici richiesti per la realizzazione delle opere. Dello sterro invece è previsto che tutto il volume prodotto sia conferito all'esterno in regime di rifiuto ad idonei impianti autorizzati di recupero o smaltimento.

A tal proposito si fa presente che il Piano Preliminare di utilizzo in situ delle TRS escluse dal regime dei rifiuti sembra non individuare i siti di conferimento delle TRS in regime di rifiuti, pertanto nel successivo livello di progettazione o comunque prima dell'inizio dei lavori sarà necessario che detti siti vengano individuati e dovrà esser fornita la documentazione amministrativa/autorizzativa degli stessi secondo norma di legge.

Il fabbisogno complessivo di materiali per la realizzazione delle opere ammonta a 220.685 mc; tale fabbisogno sarà soddisfatto mediante l'impiego, in aggiunta alle TRS (terreno vegetale) prodotte

nell'ambito delle opere di cui al presente progetto, di un volume pari a 205.405 mc di materiale in fornitura dall'esterno.

Infine, il Proponente nel Piano Preliminare delle TRS fa presente che la caratterizzazione delle TRS, già eseguita in fase di progettazione, non ha messo in evidenza concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti della colonna B, Tabella 1, Allegato 5 alla Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs 152/06. Inoltre, asserisce che qualora in fase di scavo dovessero verificarsi eventi potenzialmente in grado di contaminare i siti o qualora i terreni preventivamente caratterizzati, nel corso delle attività, dovessero manifestare evidenze di difformità (quali, ad esempio, colorazioni anomale, presenza di lubricità, presenza di rifiuti, ecc.), in fase di escavazione le volumetrie coinvolte saranno mantenute distinte dalle altre. L'evento dovrà essere opportunamente segnalato alla Direzione Lavori e dovranno essere attivate le procedure operative ed amministrative in materia di bonifica dei siti contaminati (art. 242 o dell'art. 242-bis del D.Lgs. 152/2006). Inoltre, i materiali di scavo non potranno essere riutilizzati, ma dovranno essere gestiti come rifiuti ai sensi della parte IV del D.Lgs. 152/2006. A seconda del caso si provvederà alla caratterizzazione del rifiuto e, in funzione degli esiti, al conferimento presso idonei siti autorizzati di recupero o smaltimento, ai sensi della Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006.

Si fa presente, inoltre, che nel Piano Preliminare in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti si riporta che *“Nel caso in cui, in fase di sviluppo del progetto esecutivo, si valutasse l'opportunità di ricorrere a operazioni/trattamenti di normale pratica industriale delle terre e rocce da scavo, finalizzati ad ottenere un miglioramento delle proprietà geotecniche (ad esempio stabilizzazione a calce e/o cemento), venendo meno una delle condizioni stabilite dall'art. 185 per l'esclusione dalla disciplina dei rifiuti (riutilizzo “allo stato naturale”), il materiale potrà essere riutilizzato in qualità di sottoprodotto, previa predisposizione e invio all'Autorità competente di un Piano di Utilizzo secondo quanto disposto dall'art. 9 del D.P.R. 120/2017.”*

In merito al trattamento a calce, previsto dal Proponente come possibilità per il trattamento delle terre, la Regione Veneto nella DDR n.54 del 16 novembre 2022 osserva che tale trattamento di parte o di tutte le terre scavate ridurrebbe la produzione di rifiuti e comporterebbe una minor necessità di materiali idonei proveniente dall'esterno. Questo si tradurrebbe in una riduzione dei transiti di automezzi da e verso l'intervento con minor inquinamento, minor consumo di risorse e minore emissione di gas clima-alteranti. D'altro canto sottolinea tuttavia che la pratica della stabilizzazione a calce non è esplicitamente prevista dal D.P.R. n. 120/2017 tra le normali pratiche industriali; può però essere effettuata se il Proponente valuta l'impatto ambientale che tale trattamento può comportare sulle varie matrici ambientali dell'ambiente. Si richiede di evidenziare il rispetto del PUT a quanto indicato nelle “Linee guida (LG) sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo di terre e rocce da scavo (TRS)” emanate dal Sistema Nazionale per la Protezione Ambientale (SNPA) indicando, in particolare, il rispetto dei requisiti riportati per la realizzazione di trattamento a calce come normale pratica industriale (capitolo 6.5 delle LG SNPA e dell'allegato 1) durante ogni fase di esecuzione dei lavori di stabilizzazione a calce. Si chiede inoltre al Proponente di produrre un protocollo operativo, previa condivisione con l'Agenzia di riferimento, delle operazioni di trattamento a calce previste, che dia evidenza dei seguenti punti:

- Attrezzature utilizzate
- Preparazione del materiale da trattare
- Spandimento del legante
- Miscelazione – modalità di esecuzione
- Trasporto nel sito di utilizzo
- Stesa Compattazione
- Controlli da effettuare sul materiale
- Misure per la mitigazione degli effetti sulla qualità dell'aria

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- Misure per la mitigazione degli effetti sulla qualità delle acque
- Prevenzione del dilavamento della calce dal piano di posa in caso di forte pioggia
- Prevenzione del dilavamento della calce dal piano di posa in presenza di acque sotterranee con soggiacenza prossima al piano campagna
- Prevenzione della percolazione all'interno del rilevato
- Acque prodotte dall'uso dei nebulizzatori
- Prevenzione del rilascio accidentale di calce in corpi idrici
- Controlli e registrazioni
- Monitoraggio delle condizioni Meteo: rilievo anemometri e pluviometrici
- Verifica della permeabilità del rilevato

Si sottolinea comunque che è sempre preferibile la gestione delle terre come sottoprodotti piuttosto che come rifiuti; pertanto, nel caso in cui il trattamento a calce non venisse utilizzato o utilizzato in parte, si ritiene preferibile, in un'ottica di economia circolare e considerato che il materiale ne ha le caratteristiche, che venga valutata la possibilità di un riutilizzo del materiale escavato come sottoprodotto, piuttosto del conferimento a discarica/centri di recupero.

La Regione Veneto, ritiene che, secondo le indagini ambientali effettuate, le terre da scavo presentano i requisiti di qualità ambientale, definiti da valori di concentrazioni inferiori ai limiti CSC di cui alla colonna A della Tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. n. 152/2006, ad eccezione di n. 2 campioni su 61, si ritiene preferibile, secondo il principio dell'utilizzo razionale delle risorse naturali nel rispetto della tutela ambientale, che la parte delle stesse non riutilizzabile per la realizzazione dell'infrastruttura (148.382 mc) vengano gestite come sottoprodotti. Al riguardo segnala che le cave di sabbia e ghiaia in Provincia di Treviso individuate nel progetto per la fornitura di materiale inerte, ad eccezione della cave: "Le Bandie" – cod. 3053, "Pademello" – cod. 3127 e "Polo estrattivo di Giavera" – cod. 3335, consentono l'utilizzo di terre da scavo per la ricomposizione morfologica prevista dei rispettivi progetti autorizzati.

Con riferimento ai rilievi già indicati da ARPAV si rinvia alla DDR Regione Veneto n. 54 del 16 novembre 2022 pubblicata sul BUR che si intende parte integrante della presente condizione.

Si ricorda che in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti di cui al comma 2 dell'art.24 del DPR 120/2017, il Proponente o l'Esecutore dovrà attenersi a quanto disposto dal co.4 del suddetto articolo, ricordando che, secondo quanto previsto dal co.5 sempre del suddetto articolo, gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 dovranno essere *trasmessi all'autorità competente e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, prima dell'avvio dei lavori.*

VALUTATO che, in base all'istruttoria sviluppata sulla base della documentazione presentata in sede di istanza e del parere favorevole di compatibilità ambientale della regione Veneto contenuto nella DDR n.54 del 16 novembre 2022:

- il progetto riguarda gli interventi necessari per l'*Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza.*
- il livello di trattazione dei possibili impatti ambientali sui fattori individuati con enfasi sugli effetti diretti e indiretti, secondari, cumulativi, a breve, medio e lungo termine, permanenti e

temporanei, positivi e negativi del progetto, è adeguatamente analizzato, valutato e supportato alla sua importanza ai fini della decisione relativa alla compatibilità ambientale;

- le verifiche effettuate in relazione alla documentazione progettuale presentata e in base ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale (come previsti dall'art.22 della Parte II del D.Lgs. 152/06 e s.m. e i. e all'Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m. e i., corredati dalle integrazioni fornite dal Proponente, ne mostrano una sostanziale adeguatezza sia quanto al profilo descrittivo, sia quanto al profilo dell'analisi degli impatti e sono esaustivi e adeguati alla valutazione della compatibilità ambientale del progetto;
- l'intervento non comporta impatti ambientali significativi negativi permanenti e che le criticità residue sono state valutate e mitigate nell'ambito del progetto stesso, fatto salvo quanto meglio espresso nelle condizioni ambientali da sviluppare nella successiva fase di progettazione esecutiva;
- eventuali impatti temporanei in fase di cantiere saranno mitigati dalle misure da porre in essere in fase di esecuzione che dovranno essere riportate negli elaborati di progetto e nei capitolati d'oneri in sede di progettazione esecutiva e di appalto;
- la Valutazione di Incidenza a livello di Screening (Livello I) sui siti Natura 2000 presenti nell'area vasta ha chiarito che le azioni di progetto non comportano incidenze significative dirette, indirette sui siti Natura 2000 indicati e non si ritiene necessario procedere con le successive fasi di valutazione;
- Il Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.24 del DPR 120/2017 trasmesso contiene i dati significativi richiesti; dovrà essere comunque aggiornato prima dell'inizio dei lavori secondo quanto previsto dal comma 4 dell'art.24 del DPR 120/2017 e presentato secondo i tempi di legge prima dell'avvio dei lavori, ovvero, considerata la opportunità che, secondo il principio dell'utilizzo razionale delle risorse naturali nel rispetto della tutela ambientale, che la parte delle terre stesse non riutilizzabili per la realizzazione dell'infrastruttura (148.382 mc) vengano gestite come sottoprodotti, e nel caso di previsione di trattamenti di normale pratica industriale, il Proponente, a livello di progettazione esecutiva o prima dell'inizio dei lavori, dovrà presentare per questa quota parte di TRS il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi di quanto previsto dall'art.9 del DPR 120/2017 ed attestandone il requisito di sottoprodotto ai sensi dell'art.4 del DPR 120/2017.

Tutto ciò **ACCERTATO E VALUTATO**, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME MOTIVATO PARERE

- **FAVOREVOLE** circa la compatibilità ambientale del progetto definitivo *Ampliamento della A4 con la Terza corsia. II Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza*, condizionato all'ottemperanza delle condizioni ambientali riportate nel seguito;

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

- Che, con riferimento alla VINCA, la Valutazione di livello I (screening) di incidenza specifica si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata (Libello II);
- POSITIVO relativamente Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e Rocce da Scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti ai sensi dell'art.24 del DPR 120/2017. Ai sensi del DPR 120/2017 contiene gli elementi essenziali per il passaggio alla successiva fase progettuale di progetto esecutivo in cui tutti gli elementi di cui al DPR 120/2017 dovranno essere censiti e verificati mediante contestuale aggiornamento del Piano o redazione di PUT ai sensi dell'art. 9, secondo quanto richiesto con la condizione ambientale di seguito riportata.

Condizione ambientale		1.
Macrofase		Ante operam
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Piano di Monitoraggio Ambientale
Oggetto della prescrizione		Il Proponente dovrà sviluppare il PMA specifico per il Casello di San Stino per le diverse componenti ambientali, coordinandolo con i P.M.A. della Terza Corsia della A4, secondo le Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – Rev.1 del 16/06/2014 e secondo le indicazioni riportate nel corpo del presente parere. Il Piano di Monitoraggio Ambientale dovrà essere preventivamente condiviso con ARPAV e trasmesso alla CTVA per l'ottemperanza
Termine avvio Verifica Ottemperanza		Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante		MASE – CTVA
Enti coinvolti		ARPAV

Condizione ambientale		2.
Macrofase		Ante operam
Fase		Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Illuminazione
Oggetto della prescrizione		Al fine di poter valutare la conformità ai requisiti della L.R. 17/2009 e alle linee guida ARPAV, il Proponente dovrà elaborare un progetto illuminotecnico con riferimento alla normativa tecnica vigente (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464- 2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016) e ai criteri e alle linee guida ARPAV reperibili all'indirizzo http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-l e richiamati qui di seguito: criteri

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

	per i progettisti; criteri per la scelta delle sorgenti di luce in base agli ambiti da illuminare.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Condizione ambientale	3.
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità – PMA
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente ha previsto specifiche opere di inserimento ambientale e protezione della fauna, con funzione di mitigazione e compensazione ambientale. Tali opere necessitano di monitoraggio finalizzato alla verifica della loro efficacia. Monitorare l'efficacia del passaggio faunistico previsto in progetto, anche in riferimento alla specifica prescrizione della Delibera CIPE che dispone "che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardare la biodiversità e la funzione di corridoi ecologici".</p> <p>Il monitoraggio sia esteso anche alle specie di interesse comunitario e che gli esiti dello stesso monitoraggio siano forniti all'autorità regionale per la valutazione di incidenza anche nel formato vettoriale per i sistemi informativi geografici, in un formato coerente con le specifiche cartografiche regionali (tra cui D.G.R. n. 1066/2007).</p> <p>Andranno rispettati i divieti e gli obblighi fissati dal D.M. del MATTM n. 184/2007 e ss.mm.ii., dalle DD.G.R. n. 2371/2006, n. 786/2016, n. 1331/2017, n. 1709/2017 e dovranno essere impiegate esclusivamente specie autoctone e ecologicamente coerenti con la flora locale non utilizzando miscugli commerciali contenenti specie alloctone.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Veneto

Condizione ambientale	4.
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Viabilità

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Oggetto della prescrizione	<p>Prendendo atto di quanto osservato dalla Regione del Veneto e dal Comune di San Stino di Livenza (VE), al fine di ridurre gli impatti del traffico sul centro abitato di San Stino di Livenza, si ritiene che debba essere realizzato, anche in fase successiva alla realizzazione del nuovo casello per non rallentare le opere funzionali alla risoluzione dello stato di emergenza, il completamento del secondo stralcio della S.R. n. 18 (Tangenziale “Giuseppe Pancino”) di collegamento tra la rotatoria sulla S.S. n. 14 e la S.P. n. 59 ad Est della località Bivio-Triestina, adottando una soluzione planimetrica coerente con quella già individuata dal progetto preliminare di Veneto Strade S.p.A., recepita anche nel P.R.G.C. del Comune San Stino di Livenza (VE).</p> <p>Inoltre, si ritiene che debba essere realizzato (anche in fase successiva alla realizzazione del nuovo casello per non rallentare le opere funzionali alla risoluzione dello stato di emergenza), un parcheggio attrezzato nell’area liberata dal sedime dell’attuale casello autostradale. Si ritiene che su tale area a parcheggio e per le parti residuali a verde pubblico (che consente il recupero di una superficie a servizio delle necessità del vicino centro abitato) si debba individuare quale soggetto gestore l’Amministrazione comunale.</p> <p>Tali elementi devono essere esplicitati in progetto esecutivo anche in relazione a tempi di realizzazione</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell’approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Veneto

Condizione ambientale	5.
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Viabilità
Oggetto della prescrizione	<p>Prendendo atto di quanto osservato dalla Regione del Veneto e dal Comune di Annone Veneto (VE), al fine di garantire una migliore accessibilità al casello da parte degli utenti provenienti dal centro di Annone Veneto e dalla frazione di Loncon (lungo la S.P. n. 60), si ritiene che debba essere realizzata (anche in fase successiva alla realizzazione del nuovo casello per non rallentare le opere funzionali alla risoluzione dello stato di emergenza) l’asfaltatura del tratto di controstrada, parallelo all’autostrada (attuale Via Fosson), di collegamento tra Via Paludi e la rotatoria di progetto prevista in corrispondenza della tangenziale “Giuseppe Pancino” (eventuali limitazioni alla portata a pieno carico dei mezzi in transito, saranno oggetto di apposite ordinanze emesse dalle</p>

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

	<p>amministrazioni comunali interessate), individuando quale soggetto gestore della controstrada l'Amministrazione comunale.</p> <p>Per la stessa motivazione, si ritiene che debba essere realizzata un'intersezione a rotatoria nell'incrocio tra Via Fosson e Via Paludi (anche in fase successiva alla realizzazione del nuovo casello per non rallentare le opere funzionali alla risoluzione dello stato di emergenza).</p> <p>Tali elementi devono essere esplicitati in progetto esecutivo anche in relazione a tempi di realizzazione</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Veneto

Condizione ambientale	6.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Progetto monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	<p>Predisporre e rendere operativo un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di laminazione - fitodepurazione; il Piano deve assicurare, oltre alla mitigazione visiva, il ripristino e la ricostruzione dei corridoi ecologici, così come individuati negli strumenti di pianificazione territoriale, da sottoporre all'approvazione dei competenti Uffici regionali.</p> <p>La stesura del Piano dovrà coinvolgere, oltre alla Regione, i Comuni interessati</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Regione Veneto – Comune di San Stino di Livenza e Arrone Veneto

Condizione ambientale	7.
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Acque - cantierizzazione

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progetto esecutivo, per quanto riguarda le opere provvisorie di isolamento dell'area di cantiere in alveo, essenziali per prevenire eventuali sversamenti in acqua di sostanze pericolose impiegate negli interventi e l'intorbidimento dell'acqua, siano previste opportune soluzioni e accorgimenti. In un'ottica di prevenzione, limitazione e mitigazione di impatti sull'ambiente idrico superficiale nella fase di cantiere in alveo siano previste e adottate specifiche precauzioni atte a:</p> <p>limitare la torbidità dell'acqua e portare a termine le lavorazioni nel più breve tempo possibile, prevedendo l'immediato recupero degli ambienti interessati;</p> <p>evitare fenomeni di dilavamento di sostanze pregiudizievoli per l'ambiente anche a livello locale, nonché delle sostanze specifiche la cui presenza viene evitata dall'esame delle schede tecniche dei prodotti utilizzati durante le lavorazioni, che potrebbero entrare in contatto con le acque superficiali;</p> <p>evitare fenomeni di diluizione delle acque di dilavamento delle aree di cantiere, attraverso le acque di lavorazione potenzialmente contaminate, eventualmente generate da uno sversamento accidentale.</p> <p>L'isolamento dell'area potrà essere garantito con la sua impermeabilizzazione, ricorrendo alla realizzazione di ture in materiale inerte o al posizionamento di ture gonfiabili temporanee, all'occorrenza rimovibili in tempi rapidi.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Condizione ambientale	8.
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Acque - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progetto esecutivo, redigere un Piano Ambientale di Cantierizzazione che preveda in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità; - la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'aggottamento della falda, delle acque di lavaggio dei

	<p>piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali; - l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale; - l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico; - la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle aree di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote; - la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite. <p>Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli operatori da trasmettere anche a Comuni e Provincia. Tale Piano dovrà essere comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.</p> <p>Il Piano dovrà essere sottoposto alla preventiva verifica di ARPAV che provvederà anche ai successivi controlli in corso d'opera</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Condizione ambientale	9.
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Oggetto della prescrizione	In riferimento ai recettori scolastici V044R005, e V045R005, si richiede di rivedere il dimensionamento della barriera acustica, con la indicazione che l'intervento diretto sui ricettori sia adottato qualora con gli interventi diretti sulla sorgente rumorosa e lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore non sia tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure qualora lo impongano valutazioni tecniche o di carattere ambientale. Per quanto riguarda il ricettore V045R005 (scuola d'infanzia), si ritiene che il Proponente consideri che il limite sia in ogni caso applicabile anche al fronte Sud.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Condizione ambientale	10.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	In ordine alla componente rumore: - la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere estesa ai ricettori all'esterno della fascia di pertinenza stradale ma a questa prossimi, dove i livelli sonori prodotti dall'infrastruttura contribuiscono ai livelli di immissione da confrontarsi con i limiti di zona stabiliti dalla classificazione acustica (con particolare riferimento al periodo notturno); - la valutazione dei livelli notturni deve essere estesa anche ai "ricettori non residenziali", per i quali si ritiene non giustificato escludere a priori l'eventualità di presenza continuativa di persone in periodo notturno.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Condizione ambientale	11.
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva

ID_8574 –Ampliamento della A4 con la Terza corsia. Il Lotto: Tratto San Donà di Piave-Svincolo Alvisopoli. Sub-lotto 3: Asse Autostradale. Nuovo svincolo e casello di San Stino di Livenza. Progetto Definitivo - Valutazione di Impatto Ambientale integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano preliminare di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017

Ambito di applicazione	PUT
Oggetto della prescrizione	<p>Prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare il Piano di Utilizzo delle Terre in forma definitiva secondo quanto riportato nel corpo del parere.</p> <p>Si richiede che la parte delle terre non riutilizzabile per la realizzazione dell'infrastruttura vengano gestite come sottoprodotti, piuttosto che con conferimento a discarica/centri di recupero</p> <p>Il PUT dovrà essere concordato con ARPA Veneto e trasmesso al MASE – CTVA per la sua approvazione prima dell'inizio dei lavori.</p> <p>Inoltre, prima dell'inizio dei lavori, il Proponente, ai sensi dell'art. 17 comma 1 del DPR 120/2017, dovrà comunicare in via telematica all'Autorità competente e all'ARPAV territorialmente competente i riferimenti dell'esecutore del piano di utilizzo</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori secondo i tempi di cui al D.P.R. 120/2017
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPAV

Il Presidente

Cons. Massimiliano Atelli