



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

Ampliamento della A4 con la terza corsia nel tratto di interesse regionale

Proponente: **Società Autovie Venete S.p.A.**

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, "Completamento del corridoio autostradale 5 e dei Valichi confinari";

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che regolano la procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visto l'art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale;

visti in particolare l'art. 18 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 19 dello stesso decreto che individua il contenuto della

valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 20 secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 2002 costitutivo della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

visto il Decreto Legge 14 novembre 2003 n. 315, convertito con Legge n. 5 del 16 gennaio 2004, che all'art. 3 comma 2 sopprime la Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale istituita con DPCM del 14 novembre 2002;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 di istituzione della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del Progetto Preliminare "Ampliamento della A4 con la terza corsia nel tratto di interesse regionale", presentata dalla Società Autovie Venete S.p.A. con nota prot. n. U/18402 S.A.A.V. del 21/05/2003 assunta al protocollo n. 5826/VIA del 23/05/2003 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio a corredo della quale il Proponente ha trasmesso copia degli elaborati progettuali e dello studio di impatto Ambientale e copia degli avvisi al pubblico;

vista la nota prot. n. 8096/VIA/2003 del 11/07/2003, acquisita alla Commissione con prot. n. CS/VIA/372 del 14/07/2003 con la quale la Direzione per la Valutazione di Impatto Ambientale ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la documentazione relativa al progetto preliminare attestandone la completezza;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

vista la comunicazione di apertura del procedimento effettuata il 17/07/2003 con lettera prot. n. CSVIA/2003/390 dal Presidente della Commissione Speciale VIA ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M. 14 Novembre 2002;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale VIA, ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota prot. CSVIA/2003/543 del 29/08/2003;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot. n. CS/VIA/887 del 14/11/2003;

vista la comunicazione di ripubblicazione da parte del Proponente assunta dalla Commissione Speciale VIA con nota prot. n. n. CS/VIA/887 del 14/11/2003;

vista la richiesta di integrazioni formulata dal Presidente della Commissione Speciale VIA, a seguito della ripubblicazione, ai sensi dell'art. 20, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, con nota prot. CSVIA/2004/136 del 30/01/2004;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al prot. n. CSVIA/827 del 21/05/2004;

viste e considerate le osservazioni espresse dal pubblico risultanti dalle lettere del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio così come trasmesse dalla Direzione per la Valutazione di impatto Ambientale con note acquisite dalla Commissione Speciale VIA con protocollo:

- n. CS/VIA/372 del 14/07/2003;
- n. CS/VIA/471 del 01/08/2003;
- n. CSVIA/530 del 08/08/2003;
- n. CS/VIA/586 del 08/09/2003;
- n. CS/VIA/969 del 27/11/2003

e riportate in dettaglio nella Relazione Istruttoria.

viste e considerate l'osservazione espressa dal pubblico risultante dalla lettere del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio così come trasmessa dalla Direzione per Salvaguardia Ambientale con nota acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. n. CSVIA/182 del 09/02/2004 e riportata in dettaglio nella Relazione Istruttoria.

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali,:

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

espletata l'istruttoria di cui all'art. 19, comma 1, del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

visti il pareri e le note espresse da:

- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia - Nota prot. n. 2106 e 19616 del 18/06/2003, acquisita con nota prot. n. CS/VIA/2003/415 del 22/07/2003 dalla Commissione SVIA;
- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Nota prot. n. AMB/A7/30819-25187/VIA155/156 del 22/10/2003, acquisita con nota prot. n. CS/VIA/969 del 27/11/2003 dalla Commissione SVIA;
- Giunta Regionale del Veneto - Nota prot. n. 11519/46.01 del 22/10/2003, acquisita con nota prot. n. CS/VIA/878 del 12/11/2003 dalla Commissione SVIA;

- Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia – Deliberazione della Giunta Regionale n. 4049 del 19/12/2003, acquisita con nota prot. n. 222/CSVIA del 16/02/2004 dalla Commissione SVIA;
- Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia – Deliberazione della Giunta Regionale n. 1026 del 22/04/2004, acquisita con nota prot. n. CSVIA/745 del 13/05/2004 dalla Commissione SVIA.
- Delibera Giunta Regionale del Veneto n.1740 del 18/06/2004

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

1. Aspetti programmatici

1.1. Coerenza tra i piani ed i programmi

La realizzazione dell'infrastruttura è coerente, in relazione al progetto proposto, con gli strumenti di programmazione a livello europeo, nazionale e provinciale:

- La rete transeuropea dei trasporti;
- Piano generale dei Trasporti e della Logistica 2001;
- Programma Triennale della viabilità dell'ANAS 2002-2004;
- Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (1999) e Programma Annuale di Attuazione 2002, da cui si evince l'alto grado dell'indice di rischio dell'attuale A4;
- Programma di Sviluppo delle Infrastrutture Ferroviarie.

Non viene, invece, introdotto nessun approfondimento relativo ad altri piani di interesse regionale.

Per quanto concerne gli strumenti di pianificazione comunale non è esplicitata la coerenza dell'opera con le Norme tecniche di attuazione dei PRG comunali.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n. 7

1.2. Motivazioni dell'opera

Gli obiettivi individuati dal Proponente con l'ampliamento della sezione della A4 sono riferibili a:

- velocizzare il traffico di transito
- drenare dalla viabilità ordinaria i veicoli commerciali e privati a raggio medio locale
- diminuire gli incidenti sulla A4 e strade ordinarie ad essa correlate
- ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico per i residenti in prossimità dell'A4

I risultati dello studio del traffico estesi alla vita tecnica utile dell'opera, paragonati con un'ipotesi di evoluzione della viabilità in assenza dell'intervento di ampliamento con la terza corsia, presentati dal Proponente, mettono in evidenza che, a fronte di un ipotizzato aumento delle auto-

Ampliamento della A4 con la terza corsia di interesse regionale

equivalenti che utilizzano la rete stradale modellata, i livelli di servizio della situazione "ora di punta" sono migliorativi in tutte le situazioni.

2. Aspetti progettuali

2.1. Descrizione sintetica dell'opera

L'intervento di allargamento alla terza corsia della A4, che interessa le Regioni Veneto e Friuli Venezia-Giulia, è localizzato dal km 11+300 nel Comune di Quarto d'Altino alla progressiva km 106+150, svincolo di Villesse, come indicato dal Proponente nel computo metrico estimativo (elaborato Z 01.1).

La piattaforma attuale consiste in:

- due corsie di marcia da 3,75 m cadauna,
- uno spartitraffico da 3,00 m
- due banchine laterali pavimentate da 2,50 m,
- per una larghezza complessiva di 23,00 m.

La piattaforma proposta per la sezione allargata a tre corsie ha una dimensione trasversale standard in rettifilo di 32,50 m complessivi tra i due cigli bitumati, organizzata in:

- tre corsie di marcia da 3,75 m per carreggiata,
- due banchine di sosta di emergenza da 3,00 m ciascuna
- uno spartitraffico da 4,00 m.

L'organizzazione della piattaforma risponde ai requisiti previsti dal D.M. 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" per le autostrada extraurbane di cui al tipo A del Nuovo Codice della Strada, con velocità di progetto compresa tra 90 e 140 Km/h, e livello di servizio B.

A corredo della piattaforma è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ad una distanza di 500 m, della larghezza di 3,00 m e modulo 20,00+25,00+20,00 m.

La A4 nel suo sviluppo intercetta ortogonalmente tutti i segmenti terminali dei fiumi che esitano in testata Nord dell'Adriatico; l'infrastruttura conta 31 ponti su fiumi o canali, 47 canne armate e 280 tombini di varie dimensioni.

Sulla base di quanto sopra si sono generate le prescrizioni di cui ai n. 2, 5, 6, 8,9, 14, 15, 16, 17, 32,33 e 36

2.2 Alternative progettuali

L'"alternativa 0", come evoluzione in assenza dell'ampliamento, è da escludere sia per le considerazioni esposte dal Proponente, in quanto non risponde alle richieste sociali di fluidificazione del traffico, di riduzione dei sinistri, di miglioramento ambientale e valorizzazione del territorio, sia perché l'infrastruttura autostradale in questione fa parte del cosiddetto "Corridoio 5" che presenta ad Ovest e ad Est della tratta una infrastruttura autostradale a 3 corsie (Passante di Mestre e Villesse-Gorizia).

Su richiesta della Commissione CSVIA é stato richiesto lo studio di :

- una soluzione alternativa con lo svincolo con casello di Palmanova avanzato fino all'attraversamento della S.S. 252.

Il Proponente con una integrazione ha presentato una soluzione diversa da quella del progetto preliminare, che prevede, ferma restando la configurazione del casello-piazzale di stazione e l'assetto della viabilità esterna, il cappio dello svincolo con una configurazione rovescia.

Il Comune di Bagnaria Arsa ha presentato una osservazione sullo svincolo e barriera di Palmanova, nella quale prospetta una proposta progettuale alternativa in quanto ritiene che le scelte progettuali del Proponente stravolgano il tessuto urbano, residenziale e produttivo dell'area interessata e che tali scelte siano in contrasto con quelle concordate sulla base del progetto presentato alla fine degli anni '90.

L'osservazione del Comune di Bagnaria Arsa si riferisce, però, ad una realtà progettuale anteriore a quella parzialmente modificata a seguito dell'integrazione richiesta dalla Commissione. In ogni caso l'Amministrazione Comunale, secondo quanto dichiarato nel verbale di deliberazione del Consiglio Comunale, si dichiara aperta ad un confronto progettuale per definire la migliore soluzione, che tenga conto di tutti gli interessi in gioco.

Sulla base di quanto sopra si sono generate la prescrizione n. 10

- una soluzione alternativa per l'attraversamento del fiume Tagliamento, con un minor impatto sull'area fluviale riducendo il numero di pile del ponte/viadotto.

La soluzione studiata dal Proponente, prevede la realizzazione del viadotto di attraversamento con un maggiore interesse tra le pile, con il risultato di una minore occupazione dell'alveo e quindi di un minor impatto ambientale

Sulla base di quanto sopra si sono generate la prescrizione n. 11

- una variante di tracciato che eviti di intaccare la fascia del parco di Villa Mocenigo in località Alvisopoli.

Per evitare che l'area occupata dal rilevato di progetto sul lato sud della carreggiata VE-TS interferisca con il parco di Villa Mocenigo, il Proponente prevede che l'allargamento sia effettuato unilateralmente sul lato nord, mantenendo il limite esterno esistente sul lato sud.

Sulla base di quanto sopra si sono generate la prescrizione n. 12

- Una alternativa con la non realizzazione dello svincolo di Alvisopoli e la ricalibratura delle strade limitrofe

Il Proponente motiva il nuovo Casello di Alvisopoli con considerazioni di natura trasportistica e con valutazioni di opportunità di sviluppo industriale delle aree della destra Tagliamento a sud della S.S. 14.

Sulla base di quanto sopra si sono generate la prescrizione n. 13

2.3 Fase di realizzazione dell'opera

Vengono distinti le fasi successive di attuazione che corrispondono ai seguenti lotti:

- Fase 1: dallo svincolo di Quarto d'Altino allo svincolo di S. Donà di Piave;
- Fase 2: dallo svincolo di S. Donà di Piave allo svincolo di Alvisopoli (nuova costruzione);

- Fase 3: dallo svincolo di Alvisopoli allo svincolo di Ronchis (nuova costruzione) con la dismissione dello svincolo di La tisana;
 - Fase 4: dallo svincolo di Ronchis allo svincolo di Villesse;
- Il periodo previsto per i lavori è di sette anni.

2.4. Mitigazioni e compensazioni

Atmosfera:

Il Proponente, nell'ambito dell'intero svolgimento della terza corsia, dichiara di considerare i criteri mitigativi:

- evitare incolonnamenti di veicoli a motore acceso in prossimità dei ricettori sensibili
- favorire l'uso di quinte vegetali per la capacità di assorbimento del fogliame

Ambiente idrico superficiale

Agli effetti idraulici la progettazione, ha inteso, secondo il Proponente, assicurare a tutti i corsi d'acqua, nonché ai collettori dei comparti agrari, le sezioni in grado di smaltire le portate massime previste dai manufatti esistenti.

Il Proponente dichiara che con la riqualificazione e l'ampliamento a terza corsia della A4, le acque di ruscellamento della piattaforma saranno convogliate in fossi di sola pertinenza autostradale, ove saranno testate, parzialmente stoccate e, solo a livello qualitativo raggiunto, tributate in libero circuito superficiale. Il sistema potrà così riuscire a depurare dall'85% al 95% dell'intero apporto pluviometrico. I centri di raccolta prevedibili per lo stoccaggio, deolificazione e avvio ai corsi superficiali sottendono ogni area autostradale e di immediata pertinenza.

Suolo e sottosuolo

Il Proponente dichiara che se si dovesse incontrare una venuta a giorno della falda, durante lo scoticamento per la creazione del cassonetto, la polla potrà essere convogliata con un sistema di drenaggio verso il fosso esterno autostradale.

Rumore

Dalle risultanze delle simulazioni sezione per sezione il Proponente ha impostato le misure per il contenimento della magnitudo sonora.

Vibrazioni

Le caratteristiche costruttive prospettate non consentono, secondo il Proponente, la propagazione di vibrazioni.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi- Paesaggio

Il Proponente prevede interventi di forestazione e inerbimento, per compensare l'emissione di gas serra in osservanza del Protocollo di Kyoto. Sul fondo delle aree intercluse è previsto un inerbimento estensivo.

Il Proponente individua principalmente l'area interclusa tra il nuovo ballast della ferrovia ad Alta Velocità e la A4 come ambito per realizzare una cortina verde e, secondariamente, il rinverdimento permanente delle cave nella Regione Veneto.

[Handwritten signatures and initials]

Le misure di mitigazione previste dal progetto per gli ambiti di elevata sensibilità e pregio ambientale(SIC, ZPS, corsi d'acqua, aree vincolate, etc.) riguardano principalmente:

- connessione biologica
- traslazione degli esemplari arborei
- presidio delle acque reflue
- presidio alle emissioni gassose tramite arredo vegetale.

Per le aree SIC interferite, il Proponente procederà

- alla compensazione delle superfici sottratte con la traslazione dello strato superficiale comprensivo della vegetazione erbacea e arborea in aree limitrofe attualmente coltivate e con habitat potenziale assimilabile.
- alla sostituzione di aree attualmente agricole con piantagione Le opere di mitigazione risultano definite in maniera generica con particolare riferimento a quelle del settore naturalistico .

Sulla base di quanto sopra si sono generate le prescrizioni n. 1, 3, 4, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26

3. Aspetti ambientali: effetti diretti ed indiretti del progetto.

3.1. Atmosfera

Il modello di simulazione teorica della dispersione e ricaduta dei gas non è stato applicato all'intera tratta autostradale, ma solo porzioni "campione" della lunghezza di un chilometro, per ciascun dei settori di studio.

Sono stati considerati gli inquinanti NO_x, CO, le polveri e i composti organici volatili non metanici (COVNM), con le concentrazioni medie emesse dai veicoli sui tratti autostradali.

I risultati delle simulazioni sono presentati come differenza tra le ipotesi future e lo stato attuale e non rispetto ai limiti di legge; si riferiscono, inoltre, a piccoli tratti, non essendo stato applicato il modello per tutta l'area interessata; lo scenario ottenuto confrontando le emissioni dei vari gas tra lo stato attuale e quello futuro al 2006 ed al 2011, prospetta un drastico miglioramento per tutti i gas esaminati, sia nelle simulazioni comparative di picco sia in quelle medie.

Tenendo conto che il progetto è un ampliamento di un'opera esistente e che l'evoluzione normativa internazionale porterà ad una diminuzione sostanziale delle emissioni degli autoveicoli circolanti nei prossimi anni, si ritiene che l'aspetto qualità dell'aria nella situazione futura sia compatibile con l'opera.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n. 26

3.2. Ambiente idrico

L'allargamento dell'A4 e l'adeguamento dei ponti non comporteranno modifiche al regime idrico e non interromperanno le linee naturali di deflusso. L'eventuale distruzione di alcuni fossi, in

adiacenza all'attuale corpo autostradale, sarà compensata dalla costruzione di nuove canalizzazioni capaci di garantire una corretta regimazione delle acque.

Per quanto riguarda il sistema di gestione delle acque di piattaforma, lo studio ne prospetta un dimensionamento preliminare che dovrà essere necessariamente verificato nella successiva fase progettuale, anche in funzione delle diffuse aree di vulnerabilità presenti lungo il tracciato.

Sulla base di quanto sopra si sono generate le prescrizioni n. 27, 28, 29, 30.

3.3 Suolo e sottosuolo

Il tracciato autostradale si snoda per intero su una morfologia pianeggiante costituita da sedimenti alluvionali quaternari e attraversa la linea delle risorgive nell'intorno del km 91+300.

Il Proponente riporta che il contesto litostratigrafico minimizzerebbe il rischio di inquinamento delle falde profonde in caso di temporanei sversamenti di sostanze inquinanti che potrebbero verificarsi soprattutto in fase di cantiere. Un monitoraggio continuo sulla qualità della falda freatica potrà consentire un pronto intervento in caso di eventi indesiderati accidentali.

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

Dallo studio emergono due potenziali aspetti di criticità per il settore: l'utilizzo di inerti, considerati materia prima non rinnovabile, e l'alterazione della percezione visiva delle caratteristiche morfologiche dei luoghi attraversati dal rilevato autostradale.

Lo studio, analizza in maniera poco dettagliata le modalità e i siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta con l'analisi delle quantità e degli eventuali impatti.

Rispetto alle difficoltà di approvvigionamento degli inerti per la costituzione dei rilevati, sarà opportuno che nella successiva fase di progettazione definitiva sia verificata la opportunità di utilizzare il materiale risultante dalla realizzazione di altre opere sul territorio, rispetto all'apertura di nuove cave di prestito. Andrà inoltre previsto che i tempi di realizzazione delle opere di rinaturalizzazione delle cave siano anticipati il più possibile rispetto alla esecuzione dei lavori.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n. 30

3.4 Vegetazione, flora e fauna - ecosistemi

Vegetazione e flora

Secondo il Proponente le unità forestali della zona di studio sono collegate alle formazioni vegetali lungo le sponde dei fiumi dominate da salici, ontani e pioppi. L'esercizio pastorale viene ancora praticato nelle golene fluviali.

Fauna

In generale l'ambiente faunistico, secondo il Proponente, non presenta caratteristiche rilevanti, in quanto la trasformazione dell'assetto idrologico per le attività antropiche e la conseguente modificazione della vegetazione originaria si ripercuote negativamente sulla macro e micro fauna che risultano impoverite nel numero delle specie e nella consistenza delle popolazioni.

Ecosistemi

L'ambito interessato dall'ampliamento si può caratterizzare, secondo il Proponente, come un ecosistema ad agricoltura intensiva con sistemi biologici secondari nei canali e nei corsi d'acqua, ove si trovano habitat di qualità, anche se ridotti in termini spaziali

Per tutti i SIC e le ZPS individuati per le Regioni Veneto e FVG lungo il tracciato non sono presenti impatti significativi derivanti dal progetto, ad eccezione dei siti IT3250012 *Ambiti fluviali del Reghena e del Lemene - Cave di Cinto Maggiore* e IT3320032 *Paludi di Porpetto*, nei quali saranno sottratte aree perimetrali di scarso valore naturalistico e ove sono previste opere di compensazione.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n. 19

3.5. Salute pubblica

La valutazione dell'impatto sulla componente è considerata dal Proponente leggermente negativa, in quanto è previsto un aumento dei flussi di traffico, anche se si assisterà a una migliore fluidificazione degli stessi ed al deciso aumento delle modalità di mitigazione rispetto alla situazione attuale di due corsie.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n.24

3.6 Rumore

La stima del clima acustico dimostra la potenziale capacità di mitigare le situazioni critiche.

Per quanto riguarda la fase di cantiere il Proponente dichiara che il disturbo dovuto al rumore sarà reso marginale con scelte di percorso alternative.

Sulla base di quanto sopra si sono generate le prescrizioni n. 34 e 35

3.7 Paesaggio

Il tracciato attuale, ormai inserito nel paesaggio da 40 anni, secondo il Proponente non si contrappone a componenti naturali di pregio e l'ampliamento della terza corsia non può aggravare ulteriormente il segno sul territorio.

L'analisi delle interazioni dell'opera con il paesaggio è formulata dal Proponente positivamente sulla base della migliore fruizione che la popolazione residente potrà avere dell'infrastruttura stradale con conseguente diminuzione del rapporto costi/benefici.

Sulla base di quanto sopra si è generata la prescrizione n. 36

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

Il presente parere tiene conto anche delle osservazioni espresse ai sensi dell'art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 394. Tutte le osservazioni sono state esaminate singolarmente e per tematiche, e considerate ai fini dell'espressione del presente parere, e nella formulazione di prescrizioni e

raccomandazioni, come descritto in dettaglio nella Relazione Istruttoria che forma parte integrante del presente parere.

LA COMMISSIONE

considerato che il progetto su cui viene espresso il parere di compatibilità ambientale riguarda l'ampliamento di una infrastruttura esistente e che tratta, più specificatamente, dell'ampliamento di un tratto autostradale, attualmente a due corsie ordinarie di marcia, a tre corsie di marcia;

considerato che è di immediata evidenza che la terza corsia che viene aggiunta non può essere localizzata che in affiancamento alla infrastruttura esistente, il che implica, tra l'altro, che l'attuale percorso sia caratterizzato da una serie di tratti di strada rettilinea per lunghezze superiori a quelle previste dall'attuale normativa tecnica;

ricordato che altre Autorità hanno per istituto la competenza di accordare deroghe alla normativa tecnica delle strade;

preso atto che il percorso in questione è situato per gran parte in zone dove l'antropizzazione dei luoghi costituisce un vincolo rilevante ai fini progettuali;

valuta che, ove il presente progetto non riceva tutte le prescritte autorizzazioni, ogni altra soluzione progettuale necessariamente costituirebbe, almeno dal punto di vista ambientale, un nuovo progetto, che richiederebbe un nuovo SLA e quindi una nuova Valutazione d'Impatto Ambientale.

CIO' PREMESSO

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

PARERE POSITIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto **Ampliamento della A4 con la terza corsia nel tratto di interesse regionale**, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate.

Nel progetto definitivo occorre:

1. Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici;
2. Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;

3. Corredare il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistiche, con una relazione tecnica di ingegneria naturalistica redatta da un professionista esperto e prevedere uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica
4. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
5. Predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).
6. Contenere la documentazione cartografica prevista dalla L.109/94 e redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
7. Approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale.
8. Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un congruo numero di posti macchina.
9. Dettagliare l'analisi costi-benefici articolata secondo le tratte di progetto.
10. Sviluppare una soluzione dello svincolo e barriera di Palmanova, che valuti anche le problematiche poste dal Comune di Bagnaria Arsa.
11. Adottare per l'attraversamento del fiume Tagliamento, la soluzione progettuale presentata nelle integrazioni che prevede il maggiore interesse tra le pile del viadotto di attraversamento
12. Adottare, per il tratto necessario ad evitare di intaccare la fascia del parco di Villa Mocenigo presso Alvisopoli, la variante di tracciato presentata nelle integrazioni che prevede l'allargamento effettuato unilateralmente sul lato nord.
13. Comprendere anche opere di mitigazione e compensazione relative alla realizzazione dello svincolo di Alvisopoli.
14. Verificare la necessità del potenziamento dello svincolo di Meolo per adeguarne la capacità all'entità dei flussi in transito
15. Adottare soluzioni architettoniche di pregio per le opere d'arte quali sovrappassi, ponti e viadotti.
16. Garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione.
17. Dettagliare la cantierizzazione tenendo conto che l'infrastruttura sarà utilizzata, ancorché parzialmente, anche durante la fase di costruzione.

18. Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:
- "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997,
- e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
- "Manuali di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001 e 2003;
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002.
19. Contenere i riferimenti dettagliati e precisi di tutte le opere di mitigazione sia nelle tipologie sia nella precisa localizzazione sul territorio, con particolare riferimento all'aspetto naturalistico, producendo, tra l'altro:
- Carta dell'uso del suolo e fisionomico-strutturale della vegetazione naturale, per una fascia di un km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000
 - Carta derivata dei valori della qualità naturalistica su base vegetazionale implementata con elementi faunistici per una fascia di un km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000
20. Indicare in forma dettagliata le prestazioni da garantire per l'efficacia di ogni singola opera di mitigazione.
21. Individuare le tipologie delle opere di mitigazione in funzione dell'ottimizzazione del rapporto costi benefici ambientali, limitando i trapianti degli alberi interferiti agli esemplari di pregio con esclusione delle specie esotiche.
22. Indicare, tra le opere di mitigazione e di compensazione previste, quali possano essere anticipate in riferimento alla ottimizzazione delle fasi costruttive, compatibilmente con le indicazioni impartite dagli Enti Locali.
23. Ubicare le opere di mitigazione e compensazione in accordo anche con gli Enti locali secondo il criterio generale di una distribuzione omogenea lungo tutto il percorso.
24. Comprendere un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA.
25. Prevedere che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardarne la biodiversità e la funzione di corridoi ecologici.
26. Contenere il progetto delle opere di riforestazione compensative dell'impatto atmosferico corredato dei riferimenti giustificativi dell'efficacia delle specie impiegate tenendo conto della loro funzione di corridoio ecologico.
27. Verificare il dimensionamento del sistema di gestione delle acque di piattaforma, anche in funzione delle diffuse aree di vulnerabilità presenti lungo il tracciato, prevedendo la realizzazione di aree umide con funzione di ecosistemi filtro.
28. Verificare per tutti i corsi d'acqua interferiti che le sezioni idrauliche siano in grado di smaltire le portate massime previste dai Piani di Bacino.
29. Recepire le indicazioni fornite dai Consorzi Bonifica relativamente alle problematiche idrauliche degli attraversamenti e parallelismi.

30. Approfondire gli effetti determinati dalla realizzazione dell'opera sulla circolazione idrogeologica, soprattutto nelle aree dove la falda è superficiale o affiorante.
31. Prevedere che le barriere fonoassorbenti siano realizzate con tecniche e materiali che garantiscano un buon inserimento paesaggistico, impiegando, per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica.
32. Approfondire le modalità e l'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta
33. Privilegiare l'utilizzazione di materiale risultante dalla realizzazione di altre opere sul territorio rispetto all'apertura di nuove cave di prestito e fornire indicazioni dettagliate
34. Prevedere misurazioni del clima acustico effettivo per ciascuno dei cantieri previsti rispetto ai ricettori sensibili individuati in prossimità ed, eventualmente, ampliare i sistemi di abbattimento dell'emissione acustica.
35. Contenere le indicazioni di cui al DPR n.142/2004 relativo inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare
36. Approfondire l'analisi dell'inserimento paesaggistico dell'opera nei tratti più sensibili con particolare riferimento agli svincoli e alle zone di maggiore sensibilità ambientale.

Si esprimono inoltre le seguenti **raccomandazioni**:

- a) Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).
- b) Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;
- c) Prevedere un impianto di misura della visibilità con attivazione automatica di impianti di segnalazione in caso di riduzione della stessa.

Roma, li

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Ing. Claudio LAMBERTI

Dott. Vittorio AMADIO

Ing. Pietro BERNA

Arch. Eduardo BRUNO

Dott. Massimo BUONERBA

.....
Alberto Fantini

Claudio Lamberti

Vittorio Amadio

Pietro Berna

Eduardo Bruno

Massimo Buonerbera

Handwritten mark

Ing. Giuseppe CARLINO

Giuseppe Carlino

Avv. Flavio FASANO

Flavio Fasano

Arch. Franco LUCCICHENTI

Franco Luccichenti

Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Giuseppe Mandaglio

Prof. Antonio MANTOVANI

Antonio Mantovani

Avv. Stefano MARGIOTTA

Stefano Margiotta

Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

Rodolfo M.A. Napoli

Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

Maurizio Onofrio

Ing. Alberto PACIFICO

Alberto Pacifico

Prof. Ing. Monica PASCA

Monica Pasca

Ing. Giovanni PIZZO

Giovanni Pizzo

Ing. Pier Lodovico RUPI

Pier Lodovico Rupi

ASSENTE
Assente