



[Handwritten signature]

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto
Ambientale - VIA E VAS

Parere n. 2953 del 22/02/2019

[Handwritten signature]

| | |
|--------------------|---|
| Progetto | <p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Variante di Vittorio Veneto (Tangenziale Est) - S.S. 51 di "Alemagna", Collegamento La Sega-Ospedale, Svincolo Vittorio Veneto Centro</p> <p>IDVIP 4003</p> |
| Proponente: | ANAS S.p.A. |

[Vertical handwritten signature]

[Multiple handwritten signatures and initials]

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art. 9 che prevede l’istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007 n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 30/03/2018 con nota prot. n. CDG-174453 successivamente integrata con nota in data 30/04/2018 con nota. n. CDG-0225361 relativamente all’intervento “Variante di Vittorio Veneto – Svincolo di Vittorio Veneto Centro.

PRESO ATTO che la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata dalla Società ANAS S.p.A. è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot n. DVA-7712 del 30/03/2018;

VISTA la nota prot.n.10760/DVA del 09/05/2018, acquisita con prot.n.1760/CTVA in data 09/05/2018, con la quale la DVA ha disposto l’avvio dell’istruttoria tecnica ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. ed ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale (CTVA) la relativa documentazione;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente che si compone dai seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Studio di VINCA;

VISTA la nota prot.n. CDG-00404848 del 26/07/2018 acquisita al prot.n.17485/DVA del 26/07/2018, con la quale la Società ANAS S.p.A. ha presentato documentazione integrativa volontaria;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione integrativa che si compone dei seguenti elaborati:

- Autorizzazione Paesaggistica rilasciata dalla Regione Veneto con decreto n. 71 del 10/5/2018;
- Piano Preliminare di utilizzo delle terre e delle rocce;

VISTA la nota prot.n.52576 del 29/01/2019, acquisita al prot.n.2627/DVA del 04/02/2019, con la quale la Società ANAS S.p.A. ha presentato ulteriore documentazione integrativa;

VISTA e CONSIDERATA la documentazione integrativa che si compone dei seguenti elaborati:

- Relazione ambientale;
- Relazione Ambientale - Impatto Atmosferico;

- Relazione Ambientale - Impatto Acustico;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art. 19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.10760 del 09/05/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli Enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

VISTA la nota prot.n. CTVA 0003252 dell'11/09/2018, con la quale la Società ANAS S.p.A. ha presentato documentazione riguardante le controdeduzioni alle osservazioni pervenute;

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni e i pareri espressi ai sensi dell'art. 24, comma 2 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal D.Lgs.n.104/2017 dai soggetti di seguito elencati:

Osservazioni acquisite tramite la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali:

| | | |
|--|------------------|------------|
| Osservazioni del Sig. Matteo Saracino – Consigliere Comunale di Vittorio Veneto | DVA-2018-0014474 | 22/06/2018 |
| Osservazioni del Sig. Carlo Della Giustina – Comune di Vittorio Veneto | DVA-2018-0014472 | 22/06/2018 |
| Osservazioni del Comune di Vittorio Veneto – Ufficio Pianificazione Territoriale | DVA-2018-0014490 | 22/06/2018 |
| Osservazioni del Sig. Marco Borsoi – portavoce del M5S Amici di Beppe Grillo – Vittorio Veneto | DVA-2018-0014543 | 25/06/2018 |
| Osservazioni del Sig. Alessandro Mognol – Presidente Associazione Quartiere di Serravalle-Sant'Andrea a Vittorio Veneto | DVA-2018-0014364 | 21/06/2018 |
| Osservazioni della Provincia di Treviso - Settore Ambiente e Pianificazione Territ.le UFFICIO Valutazione Impatto Ambientale | DVA-2018-0014272 | 21/06/2018 |
| Osservazioni della Città di Vittorio Veneto | DVA-2018-0017162 | 24/07/2018 |
| Osservazioni del Sig. Fasan Bruno ed altri in qualità di consiglieri comunali in carica del Comune di Vittorio Veneto | DVA-2018-0014757 | 26/06/2018 |

VISTE E CONSIDERATE le controdeduzioni e i riscontri alle osservazioni fornite dal Proponente:

| Osservazioni del Sig. Matteo Saracino | Riscontri |
|---|---|
| Non è chiaro se siano previste o meno barriere antirumore: si chiede di installare barriere fonoassorbenti fino all'ingresso della rotatoria (a verde e trasparenti), lungo tutto il tracciato al fine di ridurre il più possibile l'inquinamento acustico che sarà causato dal passaggio dei veicoli lungo la strada. Non sono presenti dati precisi in merito all'impatto acustico dell'uscita dell'opera su via Carso, soprattutto vista la presenza di siti sensibili come scuole, cimitero e chiesa | Con l'ultima integrazione è prevista una barriera fonoassorbente lungo via Carso a protezione degli edifici scolastici. Tale soluzione consente di migliorare la situazione dei complessi scolastici anche rispetto alla soluzione attuale senza interventi |
| Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria non è stata fatta alcuna misurazione dei livelli di inquinanti in corrispondenza dell'uscita della variante sul parcheggio del cimitero: con la realizzazione dell'opera i livelli di inquinanti aumenteranno in modo significativo per aumento del traffico pesante che ora non transita, ed è per questo necessaria una valutazione preliminare e un | Come risulta dalle relazioni integrative dal punto di vista dell'impatto atmosferico la soluzione proposta ha una leggera diminuzione globale pur nella sostanziale invarianza di impatto in tutto l'areale di calcolo, con valori medi che sono pressoché identici nelle due alternative |

| | |
|--|--|
| <p>monitoraggio continuo a tutela della salute dei cittadini soprattutto c'è la presenza di siti sensibili come scuole, cimitero e chiesa). Per questo l'affermazione al punto 17 della tabella 6 sembra errata.</p> | |
| <p>Non è specificato quale sia ad 800 m dall'opera la zona di importanza più vicina secondo il D.lgs 42/2004. Riteniamo questo dato non corretto in quanto a 35 m dall'opera, lungo via Carso, è situata la chiesa della Pieve di Bigonzo, la più antica ed importante di Vittorio Veneto, le cui origini risalgono al IV sec. (in seguito ricostruita nel 1300 in stile romanico-gotico), e a ridosso della rotatoria c'è la chiesa di San Giuseppe in Campo, a fianco dell'attuale cimitero, le cui origini risalgono al 1200 (di conseguenza il punto 9 della tabella 6 finale è errato)</p> | <p>L'opera ha avuto l'autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione Veneto sentita la Soprintendenza</p> |
| <p>Mancano dati precisi per motivare l'affermazione secondo cui le portate d'acqua provenienti dai opere di variante, convogliate sul Torrente Rindola, saranno decisamente molto più ridotte rispetto alla soluzione approvata, si ritiene che l'afflusso apportato al corpo idrico superficiale non comporterà problematiche di natura erosiva ed ambientale sul corso d'acqua stesso escludendo di fatto impatti significativi e negativi. Inoltre, il corrispondente punto 11 della tabella 6, sembra errato in quanto pare difficile che il torrente Rindola diventasse il ricettore finale degli scarichi nella scelta progettuale approvata (piuttosto poteva esserlo il fiume Meschio)</p> | <p>Il tracciato della nuova soluzione è di 215 metri rispetto alla precedente soluzione lunga 650 metri per cui la superficie di raccolta dall'acqua è inferiore. La destinazione dello scarico delle acque non viene modificato nelle due soluzioni di progetto</p> |
| <p>La rotatoria di uscita in corrispondenza del cimitero, rispetto all'uscita su via Carso bocciata dalla VIA del 2004, sarà spostata rispetto a questa solamente di circa 20 m più a sud, per questo ritengo che rimangano valide le motivazioni della VIA del 2004 per cui un'uscita a tale altezza di via Carso non sia praticabile, andando ad impattare troppo sull'abitato. Perciò chiedo che semmai siano valutate uscite più a SUD lungo la strada, come già presentate e proposte da ANAS al comune di Vittorio Veneto (a distanze tali dall'abitato da ridurre realmente l'impatto sullo stesso</p> | <p>La soluzione 1 precedentemente approvata è stata impugnata ripetutamente dai comitati cittadini e con ultima sentenza del 26 giugno 2014 n. 920 il T.A.R. Veneto – sez. II ha annullato il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate da tale tracciato. Il suddetto Tar del Veneto ha indicato, <i>“per la reiterazione ulteriore del vincolo di esproprio della soluzione originale la necessità di una verifica del tracciato con i seguenti procedimenti logici a) dalla ricognizione del perdurante bisogno di realizzare un certo assetto urbanistico di interesse della collettività e della portata, dimensione e priorità di tale interesse in relazione alla situazione attuale ed alle risorse disponibili; b) dall'accertamento che la realizzazione di tale assetto possa implicare il coinvolgimento necessario ed attuale dell'area di proprietà privata già oggetto di vincolo; c) dalla dimostrazione che eventuali soluzioni alternative siano impraticabili o eccessivamente onerose in base a criteri oggettivi di comparazione che tengano, però, anche conto del necessario bilanciamento tra costo dell'intervento pubblico e sacrificio imposto al privato”</i>. Pertanto è stato necessario e doveroso condurre la suddetta verifica del tracciato, tenuto conto delle mutate le condizioni del territorio essendo</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>trascorsi oltre 15 anni del parere rilasciato dalla Provincia di Treviso e tale verifica ha condotto ad individuare la soluzione proposta. Questa consente la diminuzione dell'impatto sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato che non corre più in fregio alle abitazione ma se ne discosta il più possibile avvicinandosi al cimitero. Lo scenario risulta dal punto di vista urbanistico meno impattante interessando prevalentemente aree agricole e comportando indotti di traffico su aree meno densamente popolate ed edificate, pur oggettivamente interessando maggiormente la zona sede degli istituti scolastici;</p> |
| <p>Non è chiaro se sia prevista o meno una pista ciclabile lungo il lato nord della strada (per intenderci verso l'area dell'abitato): vista la tipologia di strada si ritiene non necessaria alcuna pista ciclabile in quanto non andrebbe a collegare alcun luogo sensibile, ma solo ad immettersi nella galleria. E' preferibile vietare la circolazione delle biciclette lungo tutta la nuova strada e quindi non realizzare alcuna pista ciclabile che implicherebbe, oltretutto, un maggiore esproprio di terreni. Al limite se deve essere realizzata che venga prevista lungo il lato della strada verso il cimitero</p> | <p>La pista ciclabile è prevista dalla parte del cimitero</p> |
| <p>Si evidenzia come ci sarà una difficoltà di accesso alle tre abitazioni situate subito prima dell'ingresso della rotatoria, con conseguente rischio di incidenti. Si chiede che venga prevista una modalità di accesso sicura alle abitazioni mediante soluzioni progettuali specifiche, al momento non presenti nel progetto presentato</p> | <p>Non sono previsti accessi sulla viabilità di nuova realizzazione. Verranno comunque mantenute tutte le accessibilità esistenti ai fondi;</p> |
| <p>Sul progetto è indicata una nuova fermata dell'autobus in direzione Sud-Est all'altezza del piccolo parcheggio esistente sul lato destro di via Carso sempre nella stessa direzione. Si evidenzia una palese situazione di pericolo in corrispondenza dell'incrocio tra il braccio sud-est della rotatoria e la corsia di uscita dell'autobus. Inoltre, se la corsia di accesso è preferenziale per gli autobus come faranno le auto ad accedere al parcheggio</p> | <p>Tali aspetti verranno regolamentati in conformità con il codice della strada. Un possibile incremento della sinistrosità di questo punto sarà compensato dalla riduzione della sinistrosità lungo via Virgilio, non più interessata dalla variante;</p> |
| <p>Mancano completamente i dati in merito all'impatto sul traffico locale dell'opera in progetto. In particolare i dati relativi ai flussi di traffico previsti. Non viene proposta alcuna soluzione progettuale per gestire l'aumento di traffico lungo via Carso (in particolare durante l'ingresso/uscita scuola, riti funebri, ecc.), che vedrà l'ingresso dei mezzi pesanti in città, attualmente obbligati a prendere l'autostrada per attraversare il centro storico. Ricordiamo che via Carso è una strada interna comunale a carreggiata ridotta, già attualmente provata dal flusso di traffico che la attraversa. Per questo le</p> | <p>Tali aspetti sono stati indagati nelle relazioni integrative. Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili. In particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece l'alternativa proposta risulta leggermente più impattante della precedente. Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30. L'impatto della soluzione proposta è molto inferiore durante la fase di cantiere rispetto alla</p> |

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

| | |
|---|--|
| <p>affermazioni ai punti 12/13/17 della tabella 6 sembrano errate. L'uscita è proprio in corrispondenza dell'ingresso del campus scolastico Vittoriese: questo porterà ad un aumento considerevole del rischio incidenti a causa dell'elevato numero di studenti che frequentano le scuole. Nella relazione non si dice nulla in merito. La dimensione della carreggiata sono nettamente inferiori ad una strada a carattere statale essendo una Infine, in generale relativamente alla tabella 6 da pag.145, nella colonna dal titolo "sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?", non viene mai data una spiegazione alla risposta No', ma semplicemente viene detto che la variante è meno impattante dell'ultimo progetto approvato. Non si danno quindi adeguate spiegazioni sul perché non siano previsti potenziali effetti ambientali significativi, cosa che invece dovrebbe essere esplicitata in modo chiaro e motivato</p> | <p>soluzione precedente che è molto prossima al liceo Scientifico Flaminio L'alternativa proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore. Le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi</p> |
|---|--|

| Osservazioni del Sig. Carlo Della Giustina | Riscontri |
|--|--|
| <p>Per prima cosa verrà compromesso il suolo, dovendo togliere verde, piante ecc. e avremo un minor drenaggio idrico</p> | <p>l'alternativa proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore</p> |
| <p>Dato che passeranno camion anche autoarticolati pesanti il rumore non potrà essere compatibile con le aree scolastiche; I camion daranno fastidio al normale svolgersi delle lezioni nella scuola Le elevate vibrazioni danneggeranno la adiacente chiesetta del Cimitero</p> | <p>Con l'ultima integrazione è prevista una barriera fonoassorbente lungo via Carso a protezione degli edifici scolastici. Tale soluzione consente di migliorare la situazione dei complessi scolastici anche rispetto alla soluzione attuale senza interventi</p> |
| <p>Il Comune di Cappella Maggiore ha già bloccato il transito dei veicoli pesanti e quelli che usciranno dalla galleria e viceversa, invece di andare in autostrada percorreranno le vie più importanti di Vittorio Veneto da Sant'Andrea a San Giacomo.</p> | <p>L'opera proposta non interessa il Comune di Cappella Maggiore che verrà invece interessato per le opere future del secondo lotto</p> |
| <p>Vi sarà un inevitabile intasamento del traffico, consumo delle strade, rumori, gas di scarico di camion e delle auto in coda (Code già insostenibili adesso; se volete vi accompagno la sera oppure la mattina e vi renderete conto di cosa sia già adesso).</p> | <p>Tali aspetti sono stati indagati nelle relazioni integrative. Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili. In particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece 'alternativa 2 risulta leggermente più impattante della precedente Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30.L'impatto della soluzione 2 è molto inferiore durante la fase di cantiere rispetto alla soluzione 1 che è molto prossima al liceo Scientifico Flaminio. E' possibile prevedere una riorganizzazione segnaletica dell'incrocio via Carso, via Vittorio Emanuele, viale</p> |

| | |
|---|---|
| | Dalmazia per modificare le precedenze e limitare i tempi di attesa |
| L'area dell'Istituto scolastico Alberghiero Beltrame verrà compromessa da un accesso non consentito dall'Istituto stesso; infatti è previsto di realizzare un accesso pedonale dove adesso s fermano gli autobus verso il parcheggio della scuola sul quale vige una circolare del Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione di divieto di transito a piedi per motivi di sicurezza e quindi i ragazzi non possono transitar di là; l'istituto dovrebbe garantire la presenza di almeno due persone che controllino e non è in grado di farlo. | La presenza di una rotatoria limita la velocità di percorrenza dei veicoli e pertanto diminuisce le probabilità e le conseguenze di un possibile sinistro; in sede di progettazione esecutiva verrà valutata la sistemazione delle aree a parcheggio e degli attraversamenti pedonali |
| Il già citato parcheggio di sosta autobus verrà parzialmente impegnato per la nuova strada e quindi dovrà essere ingrandito con perdita di altro verde. I camion non potranno dirigersi verso Sant'Andrea perché già ora vi sono dei rallentatori di velocità per cui dovranno percorrere via Carso verso Via Vittorio Emanuele. Questo incrocio tra le vie produce già parecchio traffico bloccato soprattutto con la pioggia e in orario di ingresso e uscita dalle numerose scuole di quella area (liceo, istituto d'arte). Io stesso sono ho fatto il breve percorso dalla Chiesa del cimitero all'incrocio in 4 minuti. L'incrocio in questione non è agevole e già abbastanza pericoloso, figurarsi con l'aggiunta di autoarticolati. Dal punto di vista visivo la Chiesa storica verrà irrimediabilmente compromessa. Guardate la foto e pensate divedere una rotonda enorme, via gli alberi sia a destra che sinistra. Senza contare il grave problema delle vibrazioni. Vedete facilmente che i camion passeranno a 20 cm dalla Chiesa di San Giuseppe del 1300 , anzi gli studi dicono che è più antica. | Tali aspetti sono stati indagati nelle relazioni integrative. Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili. In particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece alternativa proposta risulta leggermente più impattante della precedente. Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30. L'impatto della soluzione proposta è molto inferiore durante la fase di cantiere rispetto alla soluzione precedente che è molto prossima al liceo Scientifico Flaminio. L'alternativa proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore. Le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi |
| I parcheggi per recarsi al cimitero diventeranno di fatto inesistenti e già vi sono gravissimi problemi durante la settimana di Novembre dedicata al culto dei morti. Il parcheggio della Scuola Alberghiera, già vietato all'ingresso se non agli insegnanti, verrà ridotto di posti per cui già adesso in molti sono costretti a parcheggiare fuori, figurarsi dopo. Lo si può vedere anche dalla foto presa con Google map. | Il parcheggio del cimitero viene eliminato e sostituito dal nuovo parcheggio lungo via Carso realizzato dal Comune |
| Lo so, direte che la galleria è fatta: fatela percorre solo alle autovetture fino ai 35 quintali, questa è la vera e unica soluzione per limitare i danni. E' un percorso nato vecchio: il progetto risale a prima della realizzazione della autostrada, dove già adesso possono circolare i mezzi pesanti. Da | Le valutazioni complessive sulle varianti di Vittorio Veneto sono state completate prima dell'approvazione del progetto del primo stralcio. Il dimensionamento della rotatoria è vincolato dalle norme sulle costruzioni delle strade |

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

| | |
|--|--|
| <p>quando in qua si realizzano strade che portano il traffico in Centro? Quindi il suggerimento è di ridurre notevolmente l'area della rotonda, con corsie più piccole. Si sa che in una circonferenza sono gli ultimi metri di raggio che fanno la vera differenza di superficie, quindi riducete che l'impatto che i camion vadano, come sempre, in autostrada. L'unico problema col traffico (e ve lo dice chi attraversa Serravalle quasi tutti i giorni per due volte) è la domenica col mercatino dell'antiquariato. Non fate passare i mezzi pesanti in galleria, grazie</p> | |
|--|--|

| Osservazioni del Sig. Marco Borsoi – portavoce del M5S Amici di Beppe Grillo – Vittorio Veneto | Riscontri |
|--|--|
| <p>La variante proposta ricalca nella sostanza il progetto originario con l'uscita su via Carso, già bocciata dalla VIA del 2004; procedura di Valutazione che oggi si vuole evitare probabilmente per non incorrere nella stessa bocciatura.</p> <p>La vicinanza alle scuole, alle abitazioni, al cimitero e alla cappella del cimitero stesso rendono il progetto di variante del tutto inidoneo rispetto alla finalità del progetto e alle esigenze della città, pericoloso sotto il profilo del traffico, impattante e inquinante dal punto di vista ambientale e della salute pubblica.</p> <p>Si ritiene necessario valutare soluzioni alternative come l'innesto sulla viabilità esistente più a sud, in corrispondenza dell'incrocio di via Carso con Via Vittorio Emanuele e Via Dalmazia.</p> <p>In questo caso, infatti, la variante, rispettando le previsioni della precedente VIA, si innesterebbe sulla S.S. 51 tramite via Vittorio Emanuele. Inoltre tale soluzione renderebbe inutile il successivo tratto ("secondo stralcio — "Traforo della Madonna della Salute") verso l'ospedale in quanto la viabilità in essere (via Dalmazia, via L. De Nadai, via del Consiglio) permetterebbe di raggiungere rapidamente e in sicurezza l'ospedale, con un notevole risparmio di risorse e denaro pubblici.</p> | <p>Sono state valutate altre ipotesi ma sono risultate più impattanti sotto molteplici aspetti.</p> <p>La soluzione proposta permette la diminuzione dell'impatto sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato che non corre più in fregio alle abitazioni ma se ne discosta il più possibile avvicinandosi al cimitero; le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi.</p> <p>Lo scenario proposto risulta dal punto di vista urbanistico meno impattante interessando prevalentemente aree agricole e comportando indotti di traffico su aree meno densamente popolate ed edificate, pur oggettivamente interessando maggiormente la zona sede degli istituti scolastici;</p> <p>Dallo studio dei flussi di traffico generatesi nelle due soluzioni risulta che le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili;</p> |

| Osservazioni del Comune di Vittorio Veneto | Riscontri |
|--|--|
| <p>Per tutte le considerazioni espresse nella relazione allegata e condivisa è stata individuata la soluzione 1 con l'uscita su via Carso a nord del Cimitero come soluzione idonea a soddisfare congiuntamente diverse esigenze in alternativa alla soluzione approvata. Come evidenziato nella disamina delle diverse ipotesi, la soluzione di innesto a rotatoria su via Carso evita la costruzione di gallerie e limita tutte le interferenze sia con la viabilità esistente sia con il contesto paesaggistico del Rio Rindola che del</p> | <p>La soluzione precedente è stata impugnata ripetutamente dai comitati cittadini e con ultima sentenza del 26 giugno 2014 n. 920 il T.A.R. Veneto – sez. II ha annullato il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate da tale tracciato. Il suddetto Tar del Veneto in sentenza ha indicato, per la reiterazione ulteriore del vincolo di esproprio della soluzione originale "la necessità di una verifica del tracciato con i seguenti procedimenti logici a) dalla ricognizione del perdurante bisogno di</p> |

Fiume Meschio, riducendo ulteriormente l'impatto complessivo sul contesto naturale rispetto al progetto iniziale. Il consumo di suolo dell'ipotesi Via Carso a nord del Cimitero è la minore in assoluto rispetto alle altre possibili ipotesi.

Per quanto riguarda l'aspetto funzionale l'uscita di via Carso permette di dividere i flussi di traffico diretti verso il centro rispetto a quelli diretti verso est (carico consistente) senza interferire con la viabilità urbana di Via Virgilio (Viale Vittorio Emanuele II) soprattutto nel tratto dove defluiscono migliaia di studenti al mattino che giungono a Vittorio Veneto con i mezzi pubblici. La rotatoria si attesta in un punto dove è presente la fermata dei mezzi di trasporto pubblico. La fermata viene traslata a sud lungo il perimetro del campus e viene ridefinito il percorso pedonale opportunamente separato e protetto dalla corsia di marcia attraverso un'aiuola. Le sistemazioni a verde delle aiuole e degli spazi a contorno del sedime viario, trattati con piantumazioni e idrosemina, daranno infine unitarietà all'area definendo spazi e ambiti

La soluzione del progetto ha anche previsto la viabilità di accesso all'area cimiteriale con spostamento a sud del parcheggio di pertinenza e ha studiato una soluzione per la valorizzazione dell'area di sagrato, attualmente di fatto inesistente, della Chiesa di San Giuseppe annessa al Cimitero. Viene definito uno spazio regolare, che contiene anche l'antico muro di delimitazione del sagrato dalla viabilità. La pavimentazione di questo ambito sarà omogenea e consona ad uno spazio di sagrato che anche se su livelli diversi, consentirà di creare un cono ottico ben definito, per chi proviene da nord, costituito dalla Chiesa e dal suo spazio di pertinenza. Anche la percezione per chi proviene da sud sarà quella di uno spazio a coronamento della chiesa con un'ampia area pedonale.

Il trattamento superficiale di tutto questo spazio sarà omogeneo e utilizzerà la ghiaia come nell'attuale spazio a nord della chiesa. Viene previsto un percorso trattato a ghiaio nel verde a nord-est del sagrato per l'accesso dei mezzi per le funzioni religiose della chiesa cimiteriale

Per quanto riguarda l'impatto della nuova viabilità rispetto al perimetro nord del Cimitero, esso viene mitigato con lo scostamento sensibile del tratto stradale dal lato nord del cimitero attraverso una fascia verde di rispetto in parte piantumata, ma lasciando in vista il muro antico del cimitero dietro il quale emergono gli elevati delle cappelle votive, evidenziando una precisa funzione storicizzata di questo contesto, senza elementi che ne debbano necessariamente mascherare la presenza

realizzare un certo assetto urbanistico di interesse della collettività e della portata, dimensione e priorità di tale interesse in relazione alla situazione attuale ed alle risorse disponibili; b) dall'accertamento che la realizzazione di tale assetto possa implicare il coinvolgimento necessario ed attuale dell'area di proprietà privata già oggetto di vincolo; c) dalla dimostrazione che eventuali soluzioni alternative siano impraticabili o eccessivamente onerose in base a criteri oggettivi di comparazione che tengano, però, anche conto del necessario bilanciamento tra costo dell'intervento pubblico e sacrificio imposto al privato".

Pertanto è stato necessario e doveroso condurre la suddetta verifica del tracciato, tenuto conto delle mutate le condizioni del territorio essendo trascorsi oltre 15 anni del parere rilasciato dalla Provincia di Treviso, e tale verifica ha condotto ad individuare la soluzione proposta. Questa soluzione permette la diminuzione dell'impatto sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato che non corre più in fregio alle abitazione ma se ne discosta il più possibile avvicinandosi al cimitero. Al riguardo si precisa che le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi.

Lo scenario risulta dal punto di vista urbanistico meno impattante rispetto alla precedente soluzione interessando prevalentemente aree agricole e comportando di conseguenza indotti di traffico su aree meno densamente popolate ed edificate, pur oggettivamente interessando maggiormente la zona sede degli istituti scolastici.

Inoltre la proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore.

Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta che le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili: in particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece l'alternativa proposta risulta leggermente più impattante della precedente. Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale atmosferico si ha una leggera diminuzione globale

pur nella sostanziale invarianza di impatto in tutto l'areale di calcolo, con valori medi che sono pressoché identici nelle due alternative. In altre parole un non peggioramento della qualità dell'aria significativo per il polo scolastico compreso tra Via Carso, Via Virgilio e Via Vittorio Emanuele, anzi la soluzione risulta di fatto invariante, se non anche localmente leggermente migliorativa, rispetto al tracciato approvato.

I valori massimi di concentrazione media dei vari inquinanti indotti dalle modificazioni di traffico sono comunque tali da non lasciar presupporre l'insorgenza di areali di criticità in termini di un possibile e significativo superamento dei valori limite di qualità dell'aria, in riferimento ai potenziali valori di fondo stimabili per l'area sulla base dei rilevamenti locali (su base stagionale) e provinciale (su base annuale) effettuati da A.R.P.A.V. anche in stazioni ad analogo grado di antropizzazione.

La soluzione proposta produce un effetto per tutti i parametri (e soprattutto per NO₂ e PM₁₀), di "scaricare" dall'impatto atmosferico la zona corrispondente tra la vecchia S.S. 51 in centro a Vittorio Veneto e la rotatoria Rindola, densamente abitata con insediamenti residenziali (anche a carattere condominiale) concentrando invece l'induzione di impatto atmosferico lungo via Carso, nel tratto in direzione Sud:Est verso l'ospedale, zona maggiormente libera rispetto alla potenziale dispersione e una diluizione degli inquinanti (che in Via Virgilio potrebbero risentire di un ulteriore aumento in concentrazione per effetti di ristagno dovuti all'effetto di canalizzazione dell'effluente tra le alte file dei caseggiati) e potenzialmente interessata da dei livelli microlocali di inquinanti atmosferici inferiori rispetto a quelli che sono valutati sulla base;

Inoltre si ha la limitazione del numero di potenziali recettori interessati dall'incremento dei livelli di inquinanti atmosferici, risultando quindi preferibile anche nell'ottica di una maggior salvaguardia della salute umana su scala comunale.

La soluzione proposta ha dei valori di picco leggermente superiori a quelli del progetto approvato, i quali sono comunque concentrati a livello dell'intersezione tra via Carso, via Vittorio Emanuele e via Dalmazia, in ragione della combinazione di fattori legati alla distribuzione del traffico indotto sulla viabilità ordinaria, geometria delle infrastrutture, orientamento dei tracciati stradali rispetto alla direzione dominante del vento. Tale effetto potrebbe essere ridotto intervenendo con una modifica dell'organizzazione segnaletica dell'intersezione al fine di limitare la fermata dei veicoli;

| | |
|--|---|
| | <p>Dal punto di vista delle attività di cantiere un miglioramento nei termini di un cantiere di dimensioni e tempistiche più ridotte e posto sottovento ad un'area cimiteriale, in alternativa ad un cantiere più grande e complesso, con realizzazione di scavi e movimentazioni di materiali significative, poste direttamente sottovento rispetto al polo scolastico, che ne sarebbe inevitabilmente maggiormente impattato. Inoltre non viene realizzato l'impattante cantiere della galleria artificiale nel piazzale del liceo Flaminio.</p> <p>Dal punto di vista dell'impatto acustico una sostanziale invarianza presso i recettori individuabili lungo via Callalta e via Rindola Bassa; una sostanziale diminuzione dei livelli sonori lungo via Cal di sotto, lungo via Serravalle e lungo la S.S: 51 (via Virgilio) densamente abitate. Inoltre la soluzione proposta offre la possibilità di mitigare i livelli sonori lungo via Carso e via Vittorio Emanuele con la posa una barriera fonoassorbente alta 4 metri in corrispondenza degli edifici scolastici, anche rispetto allo scenario zero attuale senza interventi di sorta. Infine comunque aumenti di livelli sonori presso i punti recettori generalmente modesti e contenuti entro i 2-4 dB(A) ad eccezione dei punti recettori posti sul muro Nord-Ovest del cimitero di S. Andrea. In merito al quale non si ritiene significativo un approfondimento;</p> <p>Un potenziale di impatto acustico molto minore in fase di cantiere tenuto conto del tipo di lavorazioni e delle aree prevalentemente agricole interessate dai lavori. Inoltre le previste barriere potrebbero venire realizzate anche prima dell'avvio dei lavori apportando dunque un effetto schermatura per gli istituti scolastici rispetto alle emissioni prodotte in fase di cantiere; il vantaggio di non interessate con la fase di realizzazione di una galleria l'area antistante il Liceo "Flaminio"</p> |
|--|---|

| Osservazioni del Sig. Alessandro Mognol – Presidente Associazione Quartiere di Serravalle-Sant'Andrea a Vittorio Veneto | Riscontri |
|--|--|
| <p>NON E' CHIARO SE SIANO PREVISTE O MENO BARRIERE ANTIRUMORE: si chiede di installare barriere fono assorbenti fino all'ingresso della rotatoria (a verde e trasparenti), lungo tutto il tracciato al fine di ridurre il più possibile l'inquinamento acustico che sarà causato dal passaggio dei veicoli lungo la strada.</p> <p>Non sono presenti dati precisi in merito all'impatto acustico dell'uscita dell'opera su via Carso, soprattutto vista la presenza di siti sensibili come scuole, cimitero e chiesa</p> | <p>Con l'ultima integrazione è prevista una barriera fonoassorbente lungo via Carso a protezione degli edifici scolastici. Tale soluzione consente di migliorare la situazione dei complessi scolastici anche rispetto alla soluzione attuale senza interventi</p> |
| <p>Per quanto riguarda l'inquinamento dell'aria non è stata fatta alcuna misurazione dei livelli di</p> | <p>Come risulta dalle relazioni integrative dal punto di vista dell'impatto atmosferico la soluzione proposta ha</p> |

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

| | |
|--|--|
| <p>inquinanti in corrispondenza dell'uscita della variante sul parcheggio del cimitero: con la realizzazione dell'opera i livelli di inquinanti aumenteranno in modo significativo per aumento del traffico pesante che ora non transita, ed è per questo necessaria una valutazione preliminare e un monitoraggio continuo a tutela della salute dei cittadini soprattutto c'è la presenza di siti sensibili come scuole, cimitero e chiesa). Per questo l'affermazione al punto 17 della tabella 6 sembra errata.</p> | <p>una leggera diminuzione globale pur nella sostanziale invarianza di impatto in tutto l'areale di calcolo, con valori medi che sono pressoché identici nelle due alternative</p> |
| <p>è specificato quale sia ad 800m dall'opera la zona di importanza più vicina secondo il D.lgs 42/2004. Riteniamo questo dato non corretto in quanto a 35 m dall'opera, lungo via Carso, è situata la chiesa della Pieve di Bigonzo, la più antica ed importante di Vittorio Veneto, le cui origini risalgono al IV sec. (in seguito ricostruita nel 1300 in stile romanico-gotico), e a ridosso della rotatoria c'è la chiesa di San Giuseppe in Campo, a fianco dell'attuale cimitero, le cui origini risalgono al 1200 (di conseguenza il punto 9 della tabella 6 finale è errato)</p> | <p>L'opera ha avuto l'autorizzazione paesaggistica rilasciata dalla Regione Veneto sentita la Soprintendenza</p> |
| <p>Mancano dati precisi per motivare l'affermazione secondo cui le portate d'acqua provenienti dall'opera di variante, convogliate sul Torrente Rindola, saranno decisamente molto più ridotte rispetto alla soluzione approvata, si ritiene che l'afflusso apportato al corpo idrico superficiale non comporterà problematiche di natura erosiva ed ambientale sul corso d'acqua stesso escludendo di fatto impatti significativi e negativi'. Inoltre, il corrispondente punto 11 della tabella 6, sembra errato in quanto pare difficile che il torrente Rindola diventasse il ricettore finale degli scarichi nella scelta progettuale approvata (piuttosto poteva esserlo il fiume Meschio)</p> | <p>Il tracciato della nuova soluzione è di 215 metri rispetto alla precedente soluzione lunga 650 metri per cui la superficie di raccolta dall'acqua è inferiore. La destinazione dello scarico delle acque non viene modificato nelle due soluzioni di progetto</p> |
| <p>La rotatoria di uscita in corrispondenza del cimitero, rispetto all'uscita su via Carso boccata dalla VIA del 2004, sarà spostata rispetto a questa solamente di circa 20 m più a sud, per questo ritengo che rimangano valide le motivazioni della VIA del 2004 per cui un'uscita a tale altezza di via Carso non sia praticabile, andando ad impattare troppo sull'abitato. Perciò chiedo che semmai siano valutate uscite più a SUD lungo la strada, come già presentate e proposte da ANAS al comune di Vittorio Veneto (a distanze tali dall'abitato da ridurre realmente l'impatto sullo stesso</p> | <p>La soluzione 1 precedentemente approvata è stata impugnata ripetutamente dai comitati cittadini e con ultima sentenza del 26 giugno 2014 n. 920 il T.A.R. Veneto – sez. II ha annullato il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate da tale tracciato. Il suddetto Tar del Veneto ha indicato, per la reiterazione ulteriore del vincolo di esproprio della soluzione originale <i>la necessità di una verifica del tracciato con i seguenti procedimenti logici a) dalla ricognizione del perdurante bisogno di realizzare un certo assetto urbanistico di interesse della collettività e della portata, dimensione e priorità di tale interesse in relazione alla situazione attuale ed alle risorse disponibili; b) dall'accertamento che la realizzazione di tale assetto possa implicare il coinvolgimento necessario ed attuale dell'area di proprietà privata già oggetto di vincolo; c) dalla dimostrazione che eventuali soluzioni alternative siano impraticabili o</i></p> |

| | |
|--|---|
| | <p><i>eccessivamente onerose in base a criteri oggettivi di comparazione che tengano, però, anche conto del necessario bilanciamento tra costo dell'intervento pubblico e sacrificio imposto al privato</i>“. Pertanto è stato necessario e doveroso condurre la suddetta verifica del tracciato tenuto conto delle mutate le condizioni del territorio essendo trascorsi oltre 15 anni del parere rilasciato dalla Provincia di Treviso e tale verifica ha condotto ad individuare la soluzione proposta. La soluzione proposta consente la diminuzione dell'impatto sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato che non corre più in fregio alle abitazione ma se ne discosta il più possibile avvicinandosi al cimitero. Lo scenario dell'alternativa proposta risulta dal punto di vista urbanistico meno impattante interessando prevalentemente aree agricole e comportando indotti di traffico su aree meno densamente popolate ed edificate, pur oggettivamente interessando maggiormente la zona sede degli istituti scolastici;</p> |
| <p>Non è chiaro se sia prevista o meno una pista ciclabile lungo il lato nord della strada (per intenderci verso l'area dell'abitato): vista la tipologia di strada si ritiene non necessaria alcuna pista ciclabile in quanto non andrebbe a collegare alcun luogo sensibile, ma solo ad immettersi nella galleria. E' preferibile vietare la circolazione delle biciclette lungo tutta la nuova strada e quindi non realizzare alcuna pista ciclabile che implicherebbe, oltretutto, un maggiore esproprio di terreni. Al limite se deve essere realizzata che venga prevista lungo il lato della strada verso il cimitero</p> | <p>La pista ciclabile è prevista dalla parte del cimitero</p> |
| <p>Si evidenzia come ci sarà una difficoltà di accesso alle tre abitazioni situate subito prima dell'ingresso della rotatoria, con conseguente rischio di incidenti. Si chiede che venga prevista una modalità di accesso sicura alle abitazioni mediante soluzioni progettuali specifiche, al momento non presenti nel progetto presentato</p> | <p>Non sono previsti accessi sulla viabilità di nuova realizzazione. Verranno comunque mantenute tutte le accessibilità esistenti ai fondi;</p> |
| <p>Sul progetto è indicata una nuova fermata dell'autobus in direzione Sud-Est all'altezza del piccolo parcheggio esistente sul lato destro di via Carso sempre nella stessa direzione. Si evidenzia una palese situazione di pericolo in corrispondenza dell'incrocio tra il braccio sud-est della rotatoria e la corsia di uscita dell'autobus. Inoltre, se la corsia di accesso è preferenziale per gli autobus come faranno le auto ad accedere al parcheggi</p> | <p>Tali aspetti verranno regolamentati in conformità con il codice della strada. Un possibile incremento della sinistrosità di questo punto sarà compensato dalla riduzione della sinistrosità lungo via Virgilio, non più interessata dalla variante;</p> |
| <p>Mancano completamente i dati in merito all'impatto sul traffico locale dell'opera in progetto. In particolare i dati relativi ai flussi di traffico previsti. Non viene proposta alcuna soluzione progettuale per gestire l'aumento di traffico lungo via Carso (in particolare durante</p> | <p>Tali aspetti sono stati indagati nelle relazioni integrative. Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili. In particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione</p> |

13

| | |
|--|---|
| <p>l'ingresso/uscita scuola, riti funebri, ecc..), che vedrà l'ingresso dei mezzi pesanti in città, attualmente obbligati a prendere l'autostrada per attraversare il centro storico. Ricordiamo che via Carso è una strada interna comunale a carreggiata ridotta, già attualmente provata dal flusso di traffico che la attraversa. Per questo le affermazioni ai punti 12/13/17 della tabella 6 sembrano errate.</p> <p>L'uscita è proprio in corrispondenza dell'ingresso del campus scolastico Vittorinese: questo porterà ad un aumento considerevole del rischio incidenti a causa dell'elevato numero di studenti che frequentano le scuole. Nella relazione non si dice nulla in merito.</p> <p>La dimensione della carreggiata sono nettamente inferiori ad una strada a carattere statale essendo una Infine, in generale relativamente alla tabella 6 da pag.145, nella colonna dal titolo "sono previsti potenziali effetti ambientali significativi'?", non viene mai data una spiegazione alla risposta No', ma semplicemente viene detto che la variante è meno impattante dell'ultimo progetto approvato. Non si danno quindi adeguate spiegazioni sul perché non siano previsti potenziali effetti ambientali significativi, cosa che invece dovrebbe essere esplicitata in modo chiaro e motivato</p> | <p>precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece alternativa proposta risulta leggermente più impattante della precedente Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30.L'impatto della soluzione proposta è molto inferiore durante la fase di cantiere rispetto alla soluzione precedente che è molto prossima al liceo Scientifico Flaminio</p> <p>L'alternativa proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore. Le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi</p> |
|--|---|

| Osservazioni della Provincia di Treviso - Settore Ambiente e Pianificazione Territ.le - UFFICIO Valutazione Impatto Ambientale | Riscontri |
|---|--|
| <p>Il progetto della viabilità relativa al raccordo del traforo di Santa Augusta con la SS n. 51 è stato a suo tempo oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) di questa Provincia che così concludeva, tra le varie prescrizioni, il proprio giudizio di compatibilità ambientale (<i>cfr.</i> Deliberazione della Giunta Provinciale n. 378, Prot. n. 58682/2004): "... b) <i>Al fine di diminuire l'impatto dell'opera sul nucleo abitato e sulla realtà consolidata in prossimità della rotatoria Rindola, il ramo stradale dalla rotatoria Rindola previsto progettualmente sino a via del Carso sia prolungato fino all'attuale sedime della SS 51, passando in prossimità dell'area del cementificio. Si dovrà prevedere che la bretella intersechi via del Carso a livelli sfalsati, le opere strutturali e di sostegno delle scarpate vengano realizzate con tecniche bio ingegneristiche al fine di ridurre l'impatto visivo e si preveda la piantumazione di idonea barriera vegetazionale volta al contenimento delle emissioni acustiche del nuovo collegamento stradale. Il completamento del</i></p> | <p>La soluzione precedente è stata impugnata ripetutamente presso il Tribunale Amministrativo dai comitati cittadini e con ultima sentenza del 26 giugno 2014 n. 920 il T.A.R. Veneto – sez. II ha annullato il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate da tale tracciato. Il suddetto Tar del Veneto in sentenza ha indicato, per la reiterazione ulteriore del vincolo di esproprio della soluzione originale <i>la necessità di una verifica del tracciato con i seguenti procedimenti logici a) dalla ricognizione del perdurante bisogno di realizzare un certo assetto urbanistico di interesse della collettività e della portata, dimensione e priorità di tale interesse in relazione alla situazione attuale ed alle risorse disponibili; b) dall'accertamento che la realizzazione di tale assetto possa implicare il coinvolgimento necessario ed attuale dell'area di proprietà privata già oggetto di vincolo; c) dalla dimostrazione che eventuali soluzioni alternative siano impraticabili o eccessivamente onerose in base a criteri oggettivi di comparazione che tengano, però, anche conto del necessario bilanciamento tra costo dell'intervento pubblico e sacrificio imposto al privato</i>“.</p> |

collegamento della rotonda alla SS 51 permetterà, altresì, di captare il movimento veicolare proveniente e diretto al cementificio, che potrà avere accesso diretto alla nuova arteria viaria senza interferire con il traffico ed il sistema viabilistico locale”.

È evidente che la variante di cui oggi si discute si contrappone nettamente alla suddetta prescrizione, disattendendola di fatti.

Si ritiene che il progetto di modifica possa comportare significativi aggravii per l'area interessata dall'intervento, oltre a non assolvere più alla funzione di ricollegare il tratto in fase di realizzazione denominato Variante di Vittorio Veneto" fino all'attuale sedime della SS 51. Infatti, dagli elaborati presentati, si evince che la modifica progettuale proposta confluisce nella strada locale denominata Via Carso e non viene, né progettata e neppure descritta, la modalità ed il percorso che i mezzi dovrebbero effettuare per raggiungere nuovamente la SS 51 (capiosaldo di consegna del traffico) a completamento del percorso di variante (funzionalità dello stralcio).

Tale carenza istruttoria dello screening VIA, rende incognite le probabili ripercussioni, in termini di impatto, che il traffico generato dalla nuova infrastruttura andrà a riversare nel tessuto urbano, su aree che a giudizio della scrivente rivestono carattere di zone sensibili (plessi scolastici, zona cimiteriale, ecc.). Non è noto lo scenario del conseguente riassetto dei volumi di traffico, attualmente dislocati su itinerari consolidati, interni alla rete viaria cittadina del comune, ma sicuramente testati e gestiti con il piano del traffico della città.

La riduzione dei tempi di realizzazione (di circa 110 giorni) e la lunghezza del tratto stradale da realizzare non compensa, a parere della scrivente amministrazione, gli effetti che potrebbe causare il nuovo progetto all'interno dell'area maggiormente urbanizzata. Si osserva che la stessa via del Carso, poche centinaia di metri a valle dell'intervento, si arresta attestandosi su di una curva con scarsa visibilità. Si rappresenta con preoccupazione il fatto che attualmente via Carso ha caratteristiche geometriche di strada secondaria urbana di quartiere, scarsamente dotata di standard e priva di fasce di pertinenza, con presenza nell'area di consegna della variante progettuale, di plessi scolastici di vario grado delle fermate dei mezzi pubblici di linea, nonché di una chiesa e di un cimitero. E' evidente che l'attuale uso della strada esistente è assolutamente incompatibile con le caratteristiche di traffico di una statale.

Pertanto è stato necessario e doveroso condurre la suddetta verifica del tracciato, tenuto conto delle mutate le condizioni del territorio essendo trascorsi oltre 15 anni del parere rilasciato dalla Provincia di Treviso, e tale verifica ha condotto ad individuare la soluzione proposta.

Tale proposta consente la diminuzione dell'impatto sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato che non corre più in fregio alle abitazione ma se ne discosta il più possibile avvicinandosi al cimitero. Al riguardo si precisa che le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio) in particolare per quello che riguarda la larghezza e la presenza di marciapiedi.

Lo scenario della proposta risulta dal punto di vista urbanistico meno impattante rispetto alla precedente soluzione interessando prevalentemente aree agricole e comportando di conseguenza indotti di traffico su aree meno densamente popolate ed edificate, pur oggettivamente interessando maggiormente la zona sede degli istituti scolastici.

Inoltre la proposta comporta opere strutturali molto meno importanti, si eliminano una galleria artificiale e un ponte sul fiume Meschio, con un minor uso del suolo, minori movimenti terra, minor invasività e durata della fase di cantiere e una spesa notevolmente inferiore.

Dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta che le due soluzioni producono effetti tra loro paragonabili: in particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta leggermente migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio mentre dal punto di vista delle frequenze scolastiche invece l'alternativa proposta risulta leggermente più impattante della precedente. Peraltro il traffico scolastico è presente solo a metà giornata presso le scuole e non in corrispondenza del picco di traffico che si registra dalle 17,30 alle 18,30.

Dal punto di vista dell'impatto ambientale atmosferico si ha una leggera diminuzione globale pur nella sostanziale invarianza di impatto in tutto l'areale di calcolo, con valori medi che sono pressoché identici nelle due alternative. In altre parole si registra un non peggioramento della qualità dell'aria significativo per il polo scolastico compreso tra Via Carso, Via Virgilio e Via Vittorio Emanuele, ed anzi la soluzione risulta di fatto invariante, se non anche localmente leggermente migliorativa, rispetto al tracciato precedente.

I valori massimi di concentrazione media dei vari inquinanti indotti dalle modificazioni di traffico sono comunque tali da non lasciar presupporre l'insorgenza di areali di criticità in termini di un possibile e

f PS

AS L M

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large scribble at the top and several smaller marks and signatures below.

| | |
|--|--|
| <p>Concludendo si ritiene che tale modifica progettuale sia incompatibile dal punto di vista funzionale e che comporti significativi e negativi impatti in termini di inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale, comportando una maggiore pericolosità per il tessuto urbano esistente nonché il sensibile incremento del rischio di incidentalità</p> | <p>significativo superamento dei valori limite di qualità dell'aria, in riferimento ai potenziali valori di fondo stimabili per l'area sulla base dei rilevamenti locali (su base stagionale) e provinciale (su base annuale) effettuati da A.R.P.A.V. anche in stazioni ad analogo grado di antropizzazione.</p> <p>La soluzione proposta produce un effetto per tutti i parametri (e soprattutto per NO₂ e PM₁₀), di "scaricare" dall'impatto atmosferico la zona corrispondente tra la vecchia S.S: 51 in centro a Vittorio Veneto e la rotatoria Rindola, densamente abitata con insediamenti residenziali (anche a carattere condominiale), concentrando invece l'induzione di impatto atmosferico lungo via Carso, nel tratto in direzione Sud:Est verso l'ospedale, in una zona maggiormente libera rispetto alla potenziale dispersione e con la possibilità di una diluizione degli inquinanti (che invece in Via Virgilio potrebbero risentire di un ulteriore aumento in concentrazione per effetti di ristagno dovuti all'effetto di canalizzazione dell'effluente tra le alte file dei caseggiati);</p> <p>Inoltre si ha una limitazione del numero di potenziali recettori interessati dall'incremento dei livelli di inquinanti atmosferici, risultando quindi preferibile anche nell'ottica di una maggior salvaguardia della salute umana su scala comunale. La soluzione proposta ha tuttavia dei valori di picco leggermente superiori a quelli del progetto approvato, che sono comunque concentrati a livello dell'intersezione tra via Carso, via Vittorio Emanuele e via Dalmazia, in ragione della combinazione di fattori legati alla distribuzione del traffico indotto sulla viabilità ordinaria, geometria delle infrastrutture, orientamento dei tracciati stradali rispetto alla direzione dominante del vento. Tale effetto potrebbe essere ridotto intervenendo con una modifica dell'organizzazione segnaletica dell'intersezione al fine di limitare la fermata dei veicoli;</p> <p>Dal punto di vista delle attività di cantiere la soluzione proposta permette un miglioramento in termini di dimensione del cantiere e tempistiche più ridotte e posto sottovento ad un'area cimiteriale, in sostituzione ad un cantiere più grande e complesso, con realizzazione di scavi e movimentazioni di materiali significative, poste direttamente sottovento rispetto al polo scolastico, che ne sarebbe inevitabilmente maggiormente impattato. Inoltre non viene realizzato l'impattante cantiere della galleria artificiale nel piazzale del liceo Flaminio.</p> <p>Dal punto di vista dell'impatto acustico si registra una sostanziale invarianza presso i recettori individuabili lungo via Callalta e via Rindola Bassa; una sostanziale diminuzione dei livelli sonori lungo via Cal di sotto, lungo via Serravalle e lungo la S.S. 51 (via Virgilio) densamente abitate. La soluzione proposta inoltre</p> |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <p>offre la possibilità di mitigare i livelli sonori attuali lungo via Carso e via Vittorio Emanuele con la posa una barriera fonoassorbente alta 4 metri in corrispondenza degli edifici scolastici. Infine comunque si calcolano aumenti di livelli sonori presso i punti recettori generalmente modesti e contenuti entro i 2-4 dB(A) ad eccezione dei punti recettori posti sul muro Nord-Ovest del cimitero di S. Andrea. In merito al quale non si ritiene significativo un approfondimento;</p> <p>In fase di cantiere il potenziale impatto acustico risulta molto minore tenuto conto del tipo di lavorazioni e delle aree prevalentemente agricole interessate dai lavori. Inoltre le previste barriere potrebbero venire realizzate anche prima dell'avvio dei lavori apportando dunque un effetto schermatura per gli istituti scolastici rispetto alle emissioni prodotte in fase di cantiere; il vantaggio di non interessate con la fase di realizzazione di una galleria l'area antistante il Liceo "Flaminio"</p> <p>Si precisa infine che la competenza per la presente procedura in seguito all'entrata in vigore del d.lgs. n. 104 è diventata del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare essendo le opere appaltate dall'ANAS S.p.a.;</p> |
|--|---|

VISTE le osservazioni del Città di Vittorio Veneto, prot.n.DVA/17162 del 24/07/2018, con le quali si riportano e si illustrano alcune precisazioni su quanto espresso nella nota del Comune di Vittorio Veneto prot. 24630 del 22/06/2018; la Provincia richiama l'attenzione sulla valutazione degli impatti ambientali generati dalle nuove scelte in un quadro complessivo di congiungimento dell'itinerario della S.S. 51 di attraversamento nord - sud al fine di motivare "ambientalmente" anche l'eventuale stralcio della prescrizione b) imposta con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 378, prot. n. 58682/2004); in conclusione si rappresenta nuovamente con preoccupazione il fatto che la variante proposta confluisca sull'attuale via Carso, che ha caratteristiche geometriche di strada urbana di quartiere, scarsamente dotata di standard e priva di fasce di pertinenza, con presenza, nell'area di consegna della variante progettuale, di plessi scolastici di vario grado, delle fermate dei mezzi pubblici di linea, nonché di una chiesa e di un cimitero, che la rendono incompatibile con le caratteristiche di traffico di una strada statale;

VISTE le osservazioni del Sig. Fasan Bruno ed altri, acquisite con prot.n.DVA/14757 del 26/06/2018, con le quali si esprimono preoccupazioni sull'impatto ambientale del traffico veicolare e della sicurezza dell'abitato contermine del progetto presentato; in particolare, si osserva che avrebbe maggior senso prevedere un breve prolungamento dell'uscita a sud, non più su via del Carso, bensì direttamente in prossimità dell'intersezione tra via Vittorio Emanuele II e via Dalmazia;

CONSIDERATO che quanto osservato trova riscontro nella tabella sopra riportata;

CONSIDERATO e VALUATATO che i contenuti delle osservazioni e dei pareri pervenuti, sono stati oggetto di valutazione nel corso dell'istruttoria e nella definizione delle indicazioni ambientali contenuti nel presente Parere;

CONSIDERATO e VALUATATO che in merito alle **controdeduzioni alle Osservazioni** inviate dal Settore Ambiente e Territorio della **Provincia di Treviso** si esplicita quanto segue:

- la soluzione precedentemente approvata è stato impugnata ripetutamente dai comitati cittadini e, con l'ultima sentenza del 26 giugno 2014 n. 920, il T.A.R. Veneto ha annullato il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate da tale tracciato;

- il Tar del Veneto ha indicato, per la reiterazione ulteriore del vincolo di esproprio della soluzione originale, la necessità di una verifica del tracciato con i seguenti procedimenti logici:
 - a) *dalla ricognizione del perdurante bisogno di realizzare un certo assetto urbanistico di interesse della collettività e della portata, dimensione e priorità di tale interesse in relazione alla situazione attuale ed alle risorse disponibili;*
 - b) *dall'accertamento che la realizzazione di tale assetto possa implicare il coinvolgimento necessario ed attuale dell'area di proprietà privata già oggetto di vincolo;*
 - c) *dalla dimostrazione che eventuali soluzioni alternative siano impraticabili o eccessivamente onerose in base a criteri oggettivi di comparazione che tengano, però, anche conto del necessario bilanciamento tra costo dell'intervento pubblico e sacrificio imposto al privato“;*
- che pertanto è stato necessario e doveroso procedere nella suddetta verifica;
- che tale verifica ha condotto ad individuare la soluzione proposta, tenuto conto delle mutate condizioni del territorio, essendo trascorsi oltre 15 anni dal parere rilasciato dalla Provincia di Treviso;
- la soluzione proposta consente la diminuzione di impatti sull'abitato e sulla realtà consolidata di via Rindola tramite l'allontanamento del tracciato stesso che non attraversa l'area abitata ma se ne discosta, avvicinandosi alla zona cimiteriale;
- le caratteristiche geometriche di via Carso sono le medesime della S.S. 51 (oggi via Virgilio);
- lo scenario della variante proposta risulta, dal punto di vista urbanistico, meno impattante poichè interessa prevalentemente aree agricole confluendo il traffico in aree meno densamente popolate ed edificate, pur interessando in modo più importante la zona sede degli istituti scolastici;
- dallo studio dei flussi traffico generatesi nelle due soluzioni risulta che le due soluzioni producono effetti tra loro molto simili;
- in particolare dal punto di vista della residenzialità l'alternativa proposta risulta migliore rispetto alla soluzione precedente con innesto su via Virgilio;
- il traffico scolastico essendo concentrato nella prima parte della giornata, non influisce il periodo di picco di traffico che si registra dalle ore 17,30 alle ore 18,30;
- che gli impatti della soluzione di variante è minore, in fase di cantiere, rispetto alla soluzione di progetto originale;
- lo svincolo per il cementificio, previsto nella soluzione precedente, non viene realizzato, a causa della cessata attività del cementificio stesso;
- l'alternativa proposta comporta opere strutturali meno importanti, poichè è stata stralciata dal progetto la galleria artificiale e il ponte sul fiume Meschio, ricavando un minor uso del suolo, minori movimenti terra e minore durata della fase di cantiere;
- viene eliminata l'interferenza con la zona SIC di tipo B in corrispondenza del fiume Meschio;

VISTA la nota prot. CDG n.404845 del 26/7/2018, con la quale la Società ANAS S.p.A. richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che:

- il Proponente ha formulato in data 30/11/2017 con prot. CDG-0610460 istanza di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs 152/06;

- la D.V.A. del Ministero dell'Ambiente con nota U.0029870 del 22.12.2017 ha ritenuto gli elementi informativi forniti "sufficienti per consentire di sostenere la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi indotti dal progetto, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio e che pertanto è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata debba essere sottoposta ad una adeguata valutazione ambientale attraverso, quantomeno, la procedura di assoggettabilità ambientale a Via ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., e contestuale esame dell'incidenza ambientale (VINCA);

PRESO ATTO che:

- sono attualmente in fase di completamento le lavorazioni inerenti il progetto della variante di Vittorio Veneto 1° Stralcio;
- l'opera consiste nella realizzazione di un tracciato in nuova sede che, attraversando in galleria la dorsale di Serravalle, bypassa ad est il paese sviluppandosi, in un contesto tipicamente pedemontano, sulla sinistra idrografica del Fiume Meschio;
- il progetto è nato dalla necessità di liberare dal traffico veicolare l'abitato cittadino, il cui centro storico e residenziale è oggi attraversato nella sua interezza dall'attuale SS 51 "di Alemagna";
- il progetto dell'intera Variante di Vittorio Veneto, 1° e 2° Stralcio è stato autorizzato tramite una **procedura di VIA svolta presso la Provincia di Treviso nel 2004** e conclusasi con provvedimento di Delibera Giunta Provinciale **prot. n. 58682 del 27/07/2004**;

CONSIDERATO che:

- in seguito a ripetuti ricorsi presentati da un Comitato cittadino e alle successive sentenze del Tribunale Amministrativo l'asse Sud del 1° Stralcio della variante di Vittorio Veneto, per una lunghezza di 650 metri, è stato stralciato dall'appalto in corso;
- in sua sostituzione è stato redatto il progetto dello Svincolo di Vittorio Veneto Centro oggetto della presente procedura che prevede di raccordare la rotatoria Rindola con la realizzazione di un tratto stradale con sviluppo complessivo di lunghezza pari a circa 215 m fino ad una rotatoria di nuova esecuzione su via Carso;
- in seguito all'aggiornamento normativo intervenuto con il D.Lgs. 104/2017 l'intervento proposto da ANAS S.p.A. è divenuto di competenza del Ministero dell'Ambiente;

PRESO ATTO che tutte le opere inerenti lo scavo della galleria sono ad oggi concluse ed è stato già posto in opera il relativo rivestimento in calcestruzzo, pertanto le opere, ancora da realizzare, si riferiscono essenzialmente alla variante "Collegamento La Sega-Ospedale – Svincolo Vittorio Veneto Centro";

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che l'opera di variante ricade all'interno di un'area soggetta a:

- Vincolo cimiteriale (R.D. n. 1265 del 27/07/1934);
 - Territorio classificato montano (L.R. n. 19 del 03/07/1992, L.R. n. 51 del 18/12/1993, L.R. n. 39 del 09/09/1999);
 - Vincolo ai sensi del D. Lgs n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali (art. 142 comma 1 lettera b) fasce di rispetto lacuali 300 mt; art. 142 comma 1 lettera c) fasce di rispetto fluviali 150 mt).
- la Regione del Veneto ha adottato il PTRC con DGR n. 372 del 17/02/2009; successivamente è stata adottata una variante parziale con attribuzione della valenza paesaggistica con delibera della Giunta Regionale n. 427 del 10/4/2013 pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013. L'analisi territoriale riportata si riferisce ai P.T.R.C. adottato;
 - in data 23/03/2010 ai sensi dell'art. 23 della L.R. n. 11/2004, con Delibera della Giunta Regionale n. 1137 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.); con nota n. 2018/0028059;
 - la Provincia di Treviso ha attestato che il progetto è coerente e compatibile con le previsioni di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) il quale ammette interventi di nuove infrastrutture di livello statale, regionale o provinciale e/o la riqualificazione delle esistenti;
 - il Comune di Vittorio Veneto ha uno strumento urbanistico denominato variante di Sintesi al P.R.G. approvato con Delibera Giunta Regionale del Veneto n. 2733 del 16.05.1995 e successivamente modificato da varianti parziali e il presente progetto è solo parzialmente conforme allo strumento

urbanistico;

- per quanto sopra è stata attivata l'Intesa Stato-Regione presso il Provveditorato Opere Pubbliche di Venezia che si è conclusa in esito alla Conferenza di Servizi in data 18 Giugno 2018.

VALUTATO che l'intervento proposto concorre al perseguimento dell'azione strategica che mira ad un miglioramento dell'accessibilità delle aree interne e al potenziamento del sistema logistico.

CONSIDERATO che l'intervento non interessa aree Parco o Riserve nè insiste direttamente su siti della Rete Natura 2000;

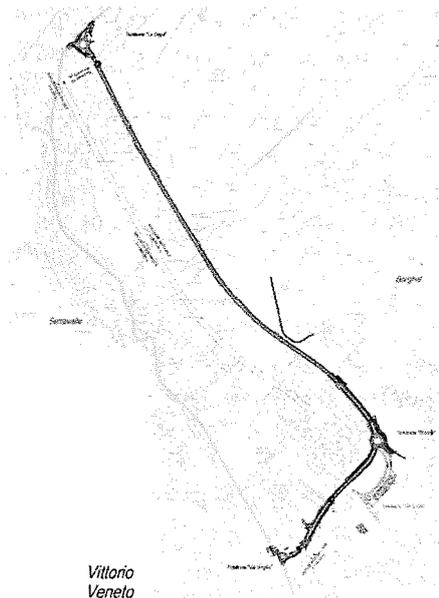
CONSIDERATO che è stato redatto uno Studio di Incidenza Ambientale perchè il sito è situata nelle vicinanze del fiume Meschio, facente parte del bacino idrografico della Livenza, che fa parte dei siti della rete Natura 2000: *IT3240032 Fiume Meschio*;

Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

CONSIDERATO che:

- la città di Vittorio Veneto, in provincia di Treviso, è situata ai piedi delle Prealpi venete, lungo la sponda sinistra del fiume Piave, attraversata nel suo territorio dall'Autostrada A27 che arriva fino a Belluno. Il progetto della variante di Vittorio Veneto è nato dalla necessità di liberare dal traffico veicolare l'abitato cittadino, il cui centro storico e residenziale è oggi attraversato nella sua interezza dall'attuale SS 51 "di Alemagna", che dal Cadore scende sino a Conegliano Veneto;
- il tracciato dell'intera variante si trova in aree sensibili e quindi è stato collocato in galleria (progetto approvato ed attualmente in fase di realizzazione), in maniera da introdurre nella scelta iniziale un forte elemento di mitigazione delle interazioni col contesto;
- lo stralcio dell'asse Sud in seguito alle sentenze del TAR rende la variante di Vittorio Veneto, attualmente in costruzione, non funzionale in quanto ad un estremo non si collega alla viabilità esistente e quindi è impossibile aprirla al traffico;
- il progetto dello Svincolo di Vittorio Veneto Centro oggetto della presente istruttoria consente di rendere funzionale le opere attualmente in costruzione collegandole alla viabilità esistente di Via Carso;
- l'opera consiste essenzialmente nella realizzazione di un tracciato che collegherà la rotatoria "Rindola" (in fase di esecuzione) ad una rotatoria di nuova costruzione da realizzare su via Carso;
- la presente soluzione della Variante di Vittorio Veneto viene ad innestarsi su via Carso in luogo di via Virgilio, entrambe le strade, dalle medesime caratteristiche dimensionali, sono strade comunali all'interno del centro abitato di Vittorio Veneto;
- la precedente soluzione, stralciata, si attestava su via Virgilio, come da indicazioni del parere di compatibilità ambientale emesso dalla Provincia di Treviso nel 2004, in quanto doveva servire il cementificio presente sull'area che tuttavia risulta ormai dismesso da tempo.

Si riporta un immagine di inquadramento territoriale dell'intervento evidenziato in rosso rispetto all'intera Variante di Vittorio Veneto – 1° Stralcio:



Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che il tracciato è composto da un asse principale che si innesta su due intersezioni a rotatoria denominate Rotatoria "Rindola" e Rotatoria "Via Carso" per una lunghezza complessiva di circa 250 metri. Le caratteristiche geometriche dell'asse principale sono riportate nella seguente tabella ai sensi della normativa D.M. del 05/11/2001.

| CARATTERISTICHE STRADA | Asse principale |
|------------------------------------|-------------------------------|
| CATEGORIA | F1 - extraurbane |
| DIMENSIONI CORSIE E BANCHINE (m) | (2 x 3,50) + (2 x 1,00) =9,00 |
| SVILUPPO | 215 m |
| INTERVALLO V _p | Min. 40 max. 100 Km/h |
| RAGGIO PLANIMETRICO MINIMO | 100 m |
| Raggio altimetrico convesso minimo | 1500 m |
| Pendenza trasversale minima | 2.5 % |
| Pendenza trasversale massima | 7.0 % |
| Pendenza longitudinale massima | 3.0 % |
| VP max (diagramma delle velocità) | 56 Km/h |

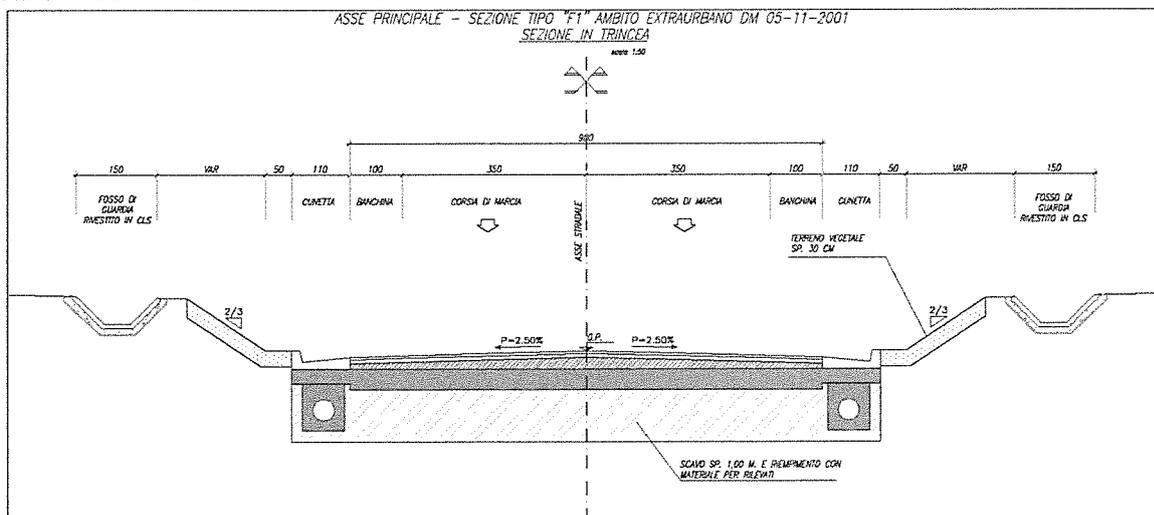
Onde favorire lo smaltimento delle acque, la piattaforma adotterà una pendenza trasversale, nei tratti in rettilineo "a schiena d'asino" con pendenza corrente pari al 2,50%. Per i tratti in curva, in accordo con l'andamento planimetrico, si prevede una rotazione dei cigli che possa soddisfare le esigenze predette ed al contempo garantire sicurezza al transito dei veicoli; si adotteranno così pendenze trasversali calcolate sulla base delle velocità di progetto e delle pendenze longitudinali del tracciato e comunque entro il limite massimo del 7 %.

CONSIDERATO che il nuovo tratto di strada da realizzare sarà completamente a raso, a livello del piano campagna esistente senza le opere d'arte previste nella precedente soluzione, come il sottopasso al di sotto dei complessi scolastici ed il ponte sul fiume Meschio;

CONSIDERATO che la sezione di riferimento è di tipo F1 con carreggiata unica bidirezionale suddivisibile in:

- due corsie, una per senso di marcia da 3,50 m;
- banchine pavimentate da 1,00 m su entrambi i lati;

per complessivi 9,00 metri di pavimentato. Con una velocità di progetto di 56 km/h. Su via Carso si prevede una rotatoria con circa 30 metri di diametro



Tutto il tracciato si colloca in trincea salvo la parte terminale che si colloca al piano campagna.

CONSIDERATO che per quanto riguarda la cantierizzazione:

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large 'S' and various scribbles.

- si prevede un tempo di esecuzione dell'opera di 110 giorni;
- è stata individuata un'area di stoccaggio e un'area di cantiere.

Piano di gestione dei materiali di scavo

CONSIDERATO che con la documentazione integrativa presentata con nota prot. CDG n. 0404848 del 26/7/2018, il Proponente ha fornito il *Piano Preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dall'ambito di applicazione della disciplina sui rifiuti* ai sensi dell'art. 24 del d.P.R. n. 120 del 13 giugno 2017;

CONSIDERATO e VALUTATO che il "*Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti*" prevede in via estimativa:

- N° 3 + 1 punti di indagine, mediante scavi esplorativi;
- N° 8 campionamenti: 4 al piano di campagna e 4 al fondo scavo in quanto gli scavi non superano i 2 metri;
- I parametri che saranno esaminati sono i seguenti:

Arsenico
Cadmio
Cobalto
Nichel
Piombo
Rame
Zinco
Mercurio
Idrocarburi C>12
Cromo totale
Cromo VI
Amianto
BTEX IPA

CONSIDERATO e VALUTATO che le analisi chimico-fisiche effettuate su ogni campione, in relazione alla tipologia di materiali da utilizzare, faranno riferimento al set minimo individuato dal D.P.R. 120/2017, descritto nel seguente elenco. I risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle Colonne A e Tabella 1 Allegato 5 del titolo V della parte IV del decreto legislativo 152/06;

CONSIDERATO che:

- i rilievi di campo integrati dalle risultanze delle indagini geognostiche e degli studi bibliografici disponibili, hanno permesso di ricostruire l'assetto litostratigrafico locale e, quindi, le caratteristiche dei termini litologici affioranti o sub-affioranti nell'area di interesse;
- l'area di cantiere è di tipo monotono in cui si alternano depositi fini e più grossolani di carattere fluviale. L'alternanza nel tempo di fenomeni di esondazione o di ricostituzione dell'argine, intervallate da momenti erosivi o di altre tipologie sedimentarie, ha comportato la messa in posto del succedersi dei livelli geologici mostrati nella sezione ricostruttiva riportata negli allegati dello studio preliminare ambientale;

CONSIDERATO e VALUTATO che nella fase di progettazione esecutiva e, comunque prima dell'inizio dei lavori, verrà predisposto il piano di caratterizzazione delle terre, che verrà sottoposto a Verifica di Ottemperanza al MATTM;

CONSIDERATO e VALUTATO che in fase di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori, in conformità alle previsioni del presente Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti:

- verrà effettuato il campionamento dei terreni, nell'area interessata dai lavori, per la loro caratterizzazione al fine di accertarne la non contaminazione ai fini dell'utilizzo allo stato naturale, in conformità con quanto pianificato in fase di autorizzazione;

- sarà redatto, una volta accertata l'idoneità delle terre e rocce scavo all'utilizzo ai sensi e per gli effetti dell'articolo 185, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, un apposito progetto in cui verranno definite:

- 1) le volumetrie definitive di scavo delle terre e rocce;
- 2) la quantità delle terre e rocce da riutilizzare;
- 3) la collocazione e durata dei depositi delle terre e rocce da scavo;
- 4) la collocazione definitiva delle terre e rocce da scavo.

Gli esiti delle attività eseguite ai sensi del comma 3 saranno trasmessi al MATTM per la Verifica di Ottemperanza, prima dell'avvio dei lavori.

CONSIDERATO e VALUTATO che il Proponente ha dichiarato che, qualora in fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, non venga accertata l'idoneità del materiale scavato all'utilizzo ai sensi dell'articolo 185, comma 1, lettera c), le terre e rocce saranno gestite come rifiuti ai sensi della Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le volumetrie si prevede lo scavo dei seguenti quantitativi di materiale:

| Tipo intervento progettuale | Quantità prodotte (mc) |
|---|------------------------|
| scavo per realizzazione nuova sede stradale | 5220,76 |
| scavo per realizzazione pista ciclopedonale | 231,00 |
| scavo per fossi di guardia | 131,20 |
| scavo per installazione pozzetti | 267,00 |
| scarifica pavimentazione stradale | 18,00 |
| TOTALE | 5867,96 |

CONSIDERATO e VALUTATO che

- circa 950 mc riguardano il terreno vegetale oggetto di scavo. Quest'ultimo quantitativo verrà riutilizzato per ripristinare la coltura erbosa lungo le rampe del rilevato e nelle zone da ricostituire a verde al termine dei lavori;
- ulteriori 710 mc verranno riutilizzati nella sistemazione del piazzale antistante la chiesa di Sant'Andrea;
- il residuo del materiale proveniente dagli scavi verrà trasportato a discarica per complessivi 4207,96 mc.
- è prevista la fornitura di circa 1.000 metri cubi di stabilizzato granulare per la fondazione stradale;
- il materiale escavato non utilizzato sarà gestito come rifiuto e quindi conferito a discarica e/o impianto di recupero secondo la normativa vigente di cui al D. Lgs. n. 152/06 e s.m.i.;

CONSIDERATO e VALUTATO che saranno prodotti principalmente i seguenti rifiuti:

- 17 05 04 terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03;
- 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01;
- 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione, diversi da quelli di cui alle voci 17 09 01, 17 09 02 e 17 09 03;

e che a tal fine sono state individuate le seguenti discariche per lo smaltimento del suddetto materiale con i rispettivi CER autorizzati, sulla base dell'elenco reperito sul sito della Provincia di Treviso:

- IMPRESA DAL ZOTTO S.N.C. – Montebelluna (TV)
- BIO DUE SRL – Paderno del Grappa (TV)
- T.ER.R.A. S.R.L. – Paese (TV)
- COSTRUZIONI GENERALI POSTUMIA SRL – Roncade (TV)
- TOSCOVENETA MARMI E GRANITI – S. Vendemiano (TV)

- POSTUMIA CAVE SRL – Trevignano (TV)
- TRENTIN GHIAIA SPA – Veduggio (TV)
- MARVIT DI DA ROS G. & C. S.R.L. -Vittorio Veneto (TV)
- CENTRO RECUPERI PIAVE S.R.L. – Vittorio Veneto (TV)
- HERA AMBIENTE S.p.A. - Loria (TV)

VALUTATO che in fase di progettazione esecutiva:

- sulla base di un maggiore dettaglio progettuale, sarà aggiornato il bilancio materie valutando prioritariamente il possibile reimpiego dei materiali di scavo nell'ambito dello stesso progetto in funzione delle caratteristiche geologico/tecniche delle terre e rocce da scavo e della compatibilità con i fabbisogni previsti; in particolare sarà valutata nel dettaglio l'idoneità dei siti di cava in funzione delle caratteristiche geotecniche dei materiali e dell'effettivo stato di attività dei siti medesimi;
- il Proponente dovrà comunque presentare, ai fini dell'approvazione il Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;
- al fine dell'inserimento paesaggistico - ambientale si prevede la realizzazione dei seguenti interventi di sistemazione a verde:
 - inerbimento delle scarpate di rilevato e di trincea e della rotatoria;
 - sistemazione paesaggistica rotatoria (Mvi) nel tratto finale;
 - elementi vegetali verticali con funzione di riconnessione con il sistema agricolo con il sistema del cimitero;

VALUTATA la dichiarazione del Proponente che per quanto riguarda i lavori di costruzione della "*Variante di Vittorio Veneto I° Stralcio*", tutte le opere inerenti lo scavo della galleria sono concluse ed è stato già posto in opera il relativo rivestimento in calcestruzzo, pertanto le uniche opere di terre e rocce da scavo, ancora da realizzare, si riferiscono essenzialmente alla variante "*Collegamento La Sega-Ospedale – Svincolo Vittorio Veneto Centro*", di cui il presente Piano Preliminare ne gestisce le quantità e le modalità;

Quadro di riferimento ambientale ***componente ambientale atmosfera***

CONSIDERATO che la componente ambientale atmosfera (aria) è stata valutata per l'intera opera SS 51 "*di Alemagna*" - *Variante di Vittorio Veneto* con uno studio che ha identificato le prevedibili emissioni imputabili al traffico veicolare; analizzato le caratteristiche meteo-climatiche della zona interessata dal tracciato e simulato le ricadute al suolo degli inquinanti con modelli matematici, ed è stata ritenuta compatibile con relativa autorizzazione ambientale (DGP n. 378/2004).

CONSIDERATO che il presente progetto riguarda una piccola parte in variante al progetto approvato, con una configurazione migliorativa per quel che attiene alla componente atmosfera in quanto di lunghezza minore e con una minore presenza di veicoli dentro il centro abitato, pertanto si ritiene il contributo emissivo della variante di progetto non significativo;

CONSIDERATO che in fase di cantiere le emissioni di sostanze inquinanti sono attribuibili essenzialmente ai seguenti fattori:

- sollevamento di polveri originate dalle attività di movimenti terra, dalle attività di demolizione e dal transito dei mezzi sulla viabilità di cantiere;
 - gas di scarico dei motori dei mezzi d'opera e dei mezzi pesanti utilizzati per il trasporto dei materiali.
- per mitigare il seppur ridotto impatto, saranno adottate tutte le corrette procedure di gestione ambientale del cantiere, quali la bagnatura delle piste di cantiere, l'installazione di un impianto di lavaggio delle ruote degli autotreni in uscita dai cantieri, la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto, etc..

CONSIDERATO e VALUTATO che la Variante, rispetto al progetto definitivo, comporta:

- una leggera diminuzione globale pur nella sostanziale invarianza di impatto in tutto l'areale di calcolo, con valori medi che sono pressoché identici nelle due alternative;
- comunque dei valori massimi di concentrazione media dei vari inquinanti indotti dalle modificazioni

- di traffico tali da non lasciar presupporre l'insorgenza di areali di criticità in termini di possibile e significativo superamento dei valori limite di qualità dell'aria, in riferimento ai potenziali valori di fondo stimabili per l'area sulla base dei rilevamenti locali (su base stagionale) e provinciale (su base annuale) effettuati da A.R.P.A.V. anche in stazioni ad analogo grado di antropizzazione;
- un effetto per tutti i parametri (specie per NO2 e PM10), di "scaricare" dall'impatto atmosferico la zona corrispondente tra la vecchia S.S. 51 in centro a Vittorio Veneto e la rotatoria Rindola, densamente abitata con insediamenti residenziali concentrando invece l'impatto atmosferico lungo via Carso, nel tratto in direzione Sud:Est verso l'ospedale, zona maggiormente libera rispetto alla potenziale dispersione e diluizione degli inquinanti (che in Via Virgilio potrebbero risentire di un ulteriore aumento in concentrazione per effetti di ristagno dovuti all'effetto di canalizzazione dell'effluente tra le alte file dei caseggiati) e potenzialmente interessata da dei livelli microlocali di inquinanti atmosferici inferiori rispetto a quelli che sono valutati sulla base;
 - la limitazione del numero di potenziali recettori interessati dall'incremento dei livelli di inquinanti atmosferici, risultando quindi preferibile anche nell'ottica di una maggior salvaguardia della salute umana su scala comunale;
 - dei valori di picco leggermente superiori a quelli del progetto approvato, comunque concentrati a livello dell'intersezione tra via Carso, via Vittorio Emanuele e via Dalmazia, in ragione della combinazione di fattori legati alla distribuzione del traffico indotto sulla viabilità ordinaria, geometria delle infrastrutture, orientamento dei tracciati stradali rispetto alla direzione dominante del vento;
 - la qualità dell'aria nei pressi del polo scolastico compreso tra Via Carso, Via Virgilio e Via Vittorio Emanuele risulta invariata rispetto al tracciato approvato;
 - un miglioramento in termini di cantieristica per quanto riguarda le dimensioni e le tempistiche, ridotte rispetto al progetto approvato che prevedeva un cantiere più grande, la realizzazione di scavi e di movimentazioni di materiali significative, poste sottovento rispetto al polo scolastico, che ne sarebbe inevitabilmente impattato;

VALUTATO che la variante in esame non produce impatti significativi, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per quanto riguarda la componente atmosfera;
componente ambientale suolo e sottosuolo

CONSIDERATO che per quanto riguarda il suolo e sottosuolo la dimensione dell'infrastruttura consente di ritenere non significativo il contributo dato dalla fase di esercizio in termini di impatti che comportino ricadute al suolo:

- gli scavi e la realizzazione delle fondazioni in corrispondenza delle opere geotecniche comporteranno modeste modificazioni della morfologia del terreno che sarà in buona parte ripristinata grazie alle operazioni di rinterro e di riprofilatura dei versanti;
- la superficie impegnata temporaneamente dalle piste e dai piazzali di cantiere, per la maggior parte caratterizzate in parte da un uso agricolo verrà comunque interamente recuperata, anche con interventi di ripiantumazione, al termine della fase di cantiere;
- per i materiali inerti, sostanze visivamente non contaminate e quindi tali da non cedere sostanze pericolose al suolo/sottosuolo: l'impatto può considerarsi nullo;
- lo stoccaggio e la movimentazione del materiale interesserà un'area che non risulta censita tra i siti contaminati del Comune di Vittorio Veneto;
- l'impatto della presente proposta progettuale sia enormemente inferiore a quella precedentemente autorizzata che prevedeva la realizzazione di una galleria artificiale di 108 metri di sviluppo;

VALUTATO che l'impatto sul suolo e sottosuolo è non significativo sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

CONSIDERATO che:

- il progetto prevede opportune sistemazioni volte a mitigare l'impatto paesaggistico, migliorando lo stato attuale e gli spazi utilizzati davanti alla chiesa e in corrispondenza del cimitero;
- la struttura paesaggistica esistente non subirà modifiche peggiorative significative dai lavori previsti, in quanto:
 - o viene sostanzialmente ridotto l'impatto dell'infrastruttura verso gli edificati ed il nucleo

- abitativo;
- viene ridotta la lunghezza del tratto stradale da realizzare e quindi da percorrere dai veicoli all'interno dell'area maggiormente urbanizzata, inducendo di fatto minori impatti in termini di inquinamento atmosferico ed acustico-vibrazionale ed una minore incidentalità;
- viene diminuita la superficie interessata ai lavori, da adibire all'installazione del cantiere per l'esecuzione delle attività;
- viene ridotta l'occupazione dei terreni interessati ai lavori, alleggerendo l'impatto con gli edificati esistenti e l'attraversamento dell'abitato;

VALUTATO che la soluzione di variante risulta migliorativa a livello paesaggistico rispetto alla soluzione precedentemente approvata, non comportando impatti significativi negativi per l'ambiente a livello paesaggistico;

componente ambientale rumore

CONSIDERATO che:

- per quanto riguarda il rumore si rileva l'allontanamento della sorgente sonora dai recettori della variante rispetto alla soluzione precedentemente approvata e per la quale era stato redatto lo Studio di impatto acustico;
- anche in fase di costruzione le lavorazioni risultano molto meno impattanti non essendo previste le opere di sostegno in sotterraneo come palancole e pali;

CONSIDERATO e VALUTATO che la Variante, per quanto riguarda il rumore, rispetto al progetto definitivo, comporta:

- una sostanziale invarianza presso i recettori individuabili lungo via Callalta e via Rindola Bassa;
- una sostanziale diminuzione dei livelli sonori lungo via Cal di sotto, lungo via Serravalle e lungo la S.S. 51 (via Virgilio) densamente abitate;
- la possibilità di mitigare l'incremento di livelli sonori che produce lungo via Carso e via Vittorio Emanuele con la posa in opera della barriera fonoassorbente alta 4 metri in corrispondenza degli edifici scolastici;
- utilizzo di un sedime che risulta meno impattante, interessando prevalentemente aree agricole ed aree meno densamente abitate;
- gli aumenti dei livelli sonori, contenuti entro i 2-4 dB(A), confinati presso i recettori considerati meno sensibili;
- un minore impatto acustico in fase di cantiere, tenendo conto sia del tipo di lavorazioni che delle aree interessate dai lavori che sono prevalentemente agricole. Inoltre le previste barriere vanno realizzate prima dell'avvio dei lavori apportando un effetto schermatura verso gli istituti scolastici anche per la fase di cantiere;
- l'assenza di lavorazioni nell'area antistante il Liceo "Flaminio";

VALUTATO che l'impatto sulla componente rumore si ritiene quanto meno invariato o migliorativo rispetto al progetto approvato, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio;

componente ambiente idrico

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e sotterraneo:

- al fine di assicurare lo smaltimento delle acque meteoriche interessanti sia la nuova sede viaria che le scarpate limitrofe si prevede un sistema di drenaggio a gravità in grado di convogliare, con un margine di sicurezza adeguato, le precipitazioni intense verso il recapito finale;
- le acque bianche (acque di seconda pioggia e acque provenienti dalle scarpate/fossi di guardia), supposte prive di carico inquinante rilevante, vengono convogliate direttamente all'impianto di sollevamento, fino allo scarico sul corpo idrico superficiale;
- i reflui di piattaforma vengono indirizzati tramite collettori verso il sistema di trattamento (vasca di prima pioggia), disposto in corrispondenza della rotatoria di via Carso. Gli stessi, una volta depurati, vengono convogliati al recapito finale, sempre tramite l'impianto di sollevamento che sarà installato a circa 130 m dal Torrente Rindola (affluente del Fiume Meschio);
- le portate d'acqua provenienti dall'opera di variante, convogliate sul Torrente Rindola, saranno

decisamente ridotte rispetto alla soluzione approvata, per cui l'afflusso apportato al corpo idrico superficiale non comporterà problematiche di natura erosiva ed ambientale sul corso d'acqua stesso escludendo di fatto impatti significativi e negativi;

- le acque trattate dall'impianto di depurazione e scaricate sul torrente saranno conformi a quanto prescritto dalle vigenti Normative antinquinamento, con particolare riferimento ai limiti di cui al D.Lgs. 152 del 03/04/2006.

VALUTATO che la realizzazione dell'intervento non comporta impatti significativi sull'ambiente idrico e che in particolare le opere in progetto non peggiorano le condizioni di funzionalità idraulica del reticolo idrografico e non costituiscono un fattore di aumento della pericolosità idraulica localmente, né nei territori a valle o a monte, poiché esse non producono significativi ostacoli al normale e libero deflusso delle acque né causano una riduzione della capacità di invaso delle aree.

componente Habitat Natura 2000 ed ecosistemi

CONSIDERATO che è stato redatto lo studio di valutazione di incidenza ambientale (VINCA) da cui è emerso che:

- si può escludere il verificarsi di effetti significativamente negativi sul sito della rete Natura 2000 denominato "fiume Meschio";
- l'intervento non avrà incidenza significativa su specie ed habitat di interesse comunitario;
- dati gli esiti negativi della fase di *screening* si è reputato non necessario procedere alla valutazione appropriata;

CONSIDERATO e VALUTATO in base alle considerazioni effettuate, vista la tipologia dell'intervento descritto, la morfologia dell'area, la presenza di vegetazione di alto fusto, la presenza di elementi di pressione ambientale (centri abitati, aree agricole e viabilità trafficate) frapposti tra l'area di intervento e il SIC nonché la distanza dal SIC stesso, si ritiene che per la variante di progetto non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000;

VISTA la nota prot. CDG n.404845 del 26/7/2018, con la quale la Società ANAS S.p.A. richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

TENUTO CONTO delle caratteristiche e della localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche degli impatti potenziali;

RITENUTO che l'esecuzione degli interventi previsti dovrà avvenire nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello Studio Preliminare;

VALUTATO che il Proponente è tenuto in fase di cantiere ad adottare tutti gli accorgimenti necessari per la **mitigazione degli impatti** su tutte le componenti ambientali, quali l'utilizzo di macchine per la pulizia delle opere d'arte interessate dai lavori e le tecniche per evitare il ristagno delle acque meteoriche e la dispersione di materiale sfuso, nonché i sistemi per l'abbattimento delle polveri nonché tutte le misure di mitigazione per il contenimento del rumore;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME**

Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al Progetto "SS 51 di Alemagna Svincolo di Vittorio Veneto Centro" presentato dalla Società ANAS S.p.A., a condizione che vengano ottemperate le seguenti condizioni ambientali:

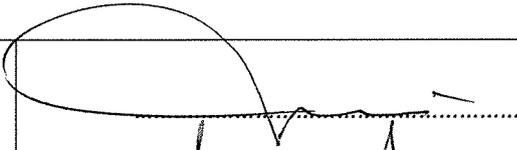
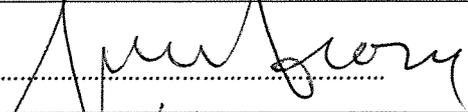
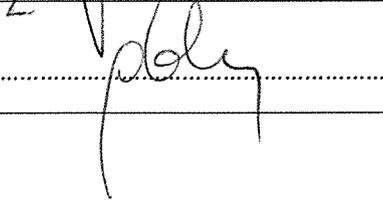
| Prescrizione n.1 | |
|------------------|-------------|
| Macrofase | Ante operam |

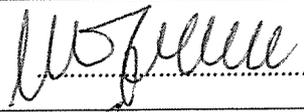
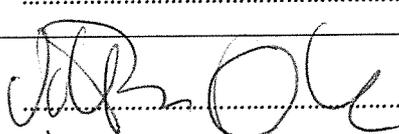
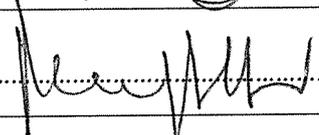
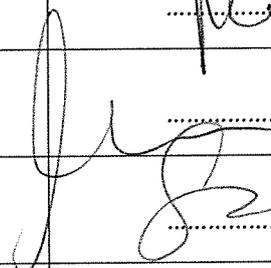
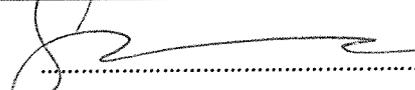
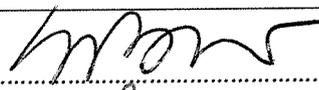
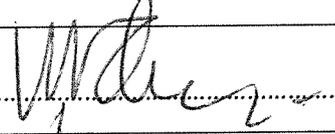
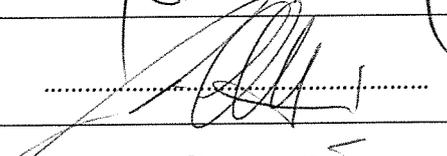
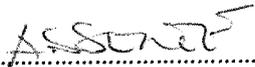
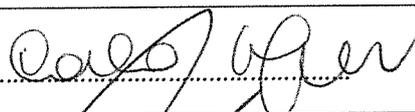
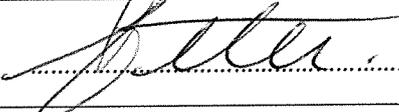
[Handwritten signatures and initials]

| Prescrizione n.1 | | |
|----------------------------|--|---|
| Fase | Fase di progettazione esecutiva | |
| Ambito di applicazione | Altri aspetti – Piano di Gestione delle terre e rocce da scavo | |
| Oggetto della prescrizione | Per quanto riguarda la gestione delle terre e delle rocce da scavo, il Proponente dovrà presentare in fase di progettazione esecutiva il Piano Preliminare di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del comma 4, dell'art. 24 del D.P.R. 120/2017. La gestione delle terre e rocce da scavo, secondo l'apposito progetto, dovrà essere autorizzata dal MATTM prima dell'inizio dei lavori. | |
| Termine avvio | Verifica | Prima dell'avvio delle attività di cantiere |
| Ottemperanza | | |
| Ente vigilante | MATTM | |
| Enti coinvolti | --- | |

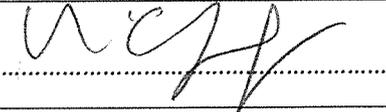
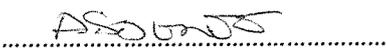
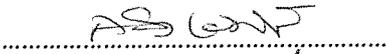
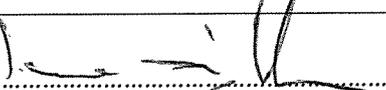
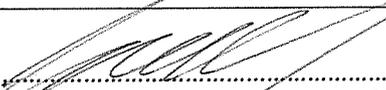
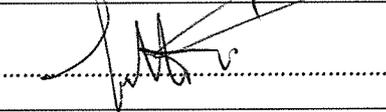
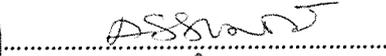
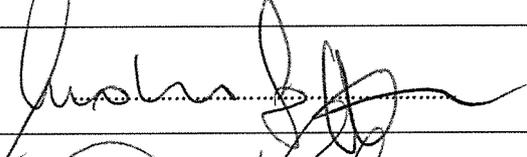
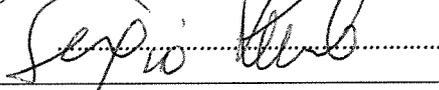
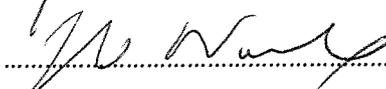
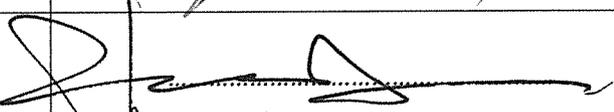
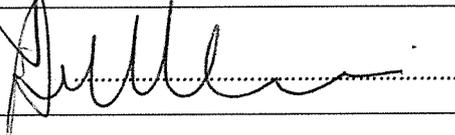
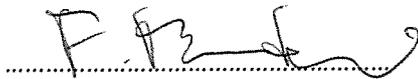
| Prescrizione n.2 | | |
|----------------------------|---|-------------------------|
| Macrofase | Ante operam | |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva | |
| Ambito di applicazione | Monitoraggio ambientale | |
| Oggetto della prescrizione | Approfondire il Piano di Monitoraggio Ambientale , in accordo con ARPA, per le fasi ante operam, in corso d'opera e post operam per l'atmosfera, l'ambiente idrico ed il rumore. | |
| Termine avvio | Verifica | Progettazione esecutiva |
| Ottemperanza | | |
| Ente vigilante | MATTM | |
| Enti coinvolti | ARPA | |

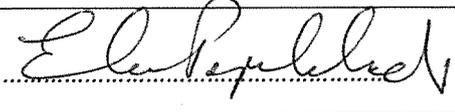
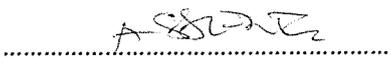
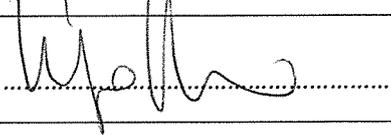
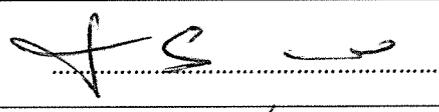
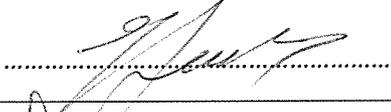
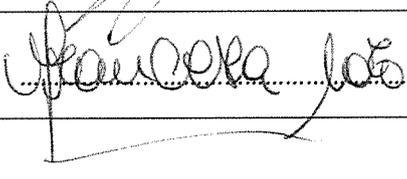
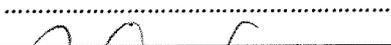
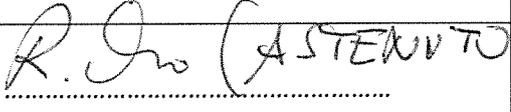
| Prescrizione n.3 | | |
|----------------------------|---|-------------------------|
| Macrofase | Ante operam | |
| Fase | Fase di progettazione esecutiva | |
| Ambito di applicazione | Mitigazioni ambientale - rumore | |
| Oggetto della prescrizione | Nel progetto esecutivo il Proponente, in accordo con ARPA, dovrà prevedere la mitigazione del potenziale incremento di rumore, prodotto lungo via Carso e via Vittorio Emanuele, mediante l'installazione di barriere fonoassorbenti in corrispondenza degli edifici scolastici. Tali mitigazioni dovranno essere istallate prima dell'avvio dei lavori, apportando così l'effetto schermatura anche nella fase di cantiere. | |
| Termine avvio | Verifica | Progettazione esecutiva |
| Ottemperanza | | |
| Ente vigilante | MATTM | |
| Enti coinvolti | ARPA | |

| | |
|--|--|
| Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente) |  |
| Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS) |  |
| Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA) |  |

| | |
|---|--|
| Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) |  |
| Avv. Sandro Campilongo (Segretario) |  |
| Prof. Saverio Altieri |  |
| Prof. Vittorio Amadio |  |
| Dott. Renzo Baldoni |  |
| Avv. Filippo Bernocchi |  |
| Ing. Stefano Bonino |  |
| Dott. Andrea Borgia |  |
| Ing. Silvio Bosetti |  |
| Ing. Stefano Calzolari |  |
| Ing. Antonio Castelgrande |  |
| Arch. Giuseppe Chiriatti |  |
| Arch. Laura Cobello |  |
| Prof. Carlo Collivignarelli |  |
| Dott. Siro Corezzi |  |
| Dott. Federico Crescenzi |  |
| Prof.ssa Barbara Santa De Donno |  |




| | |
|---|--|
| Cons. Marco De Giorgi |  |
| Ing. Chiara Di Mambro |  |
| Ing. Francesco Di Mino |  |
| Avv. Luca Di Raimondo |  |
| Ing. Graziano Falappa |  |
| Arch. Antonio Gatto |  |
| Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini |  |
| Prof. Antonio Grimaldi |  |
| Ing. Despoina Karniadaki |  |
| Dott. Andrea Lazzari |  |
| Arch. Sergio Lembo |  |
| Arch. Salvatore Lo Nardo |  |
| Arch. Bortolo Mainardi |  |
| Avv. Michele Mauceri |  |
| Ing. Arturo Luca Montanelli |  |
| Ing. Francesco Montemagno |  |
| Ing. Santi Muscarà |  |

| | |
|---------------------------------|--|
| Arch. Eleni Papaleludi Melis |  |
| Ing. Mauro Patti |  |
| Cons. Roberto Proietti |  |
| Dott. Vincenzo Ruggiero |  |
| Dott. Vincenzo Sacco |  |
| Avv. Xavier Santiapichi |  |
| Dott. Paolo Saraceno |  |
| Dott. Franco Secchieri |  |
| Arch. Francesca Soro |  |
| Dott. Francesco Carmelo Vazzana |  |
| Ing. Roberto Viviani |  |