

**REGIONE DEL VENETO**

COMMISSIONE REGIONALE V.I.A.  
(L.R. 26 marzo 1999 n°10)

**Parere n. 312 del 21/09/2010**

**Oggetto:** COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA DELLA MOBILITA' RIGUARDANTE LA A4 (TRATTO VENEZIA – MESTRE) ED IL RACCORDO VILLESSE GORIZIA – Tratto San Donà di Piave (Progressiva Km 29+500) Svincolo di Alvisopoli (Progressiva Km 63+000) – Casello di San Stino di Livenza – Comuni di localizzazione: San Stino di Livenza, Annone Veneto (VE) - Procedura di VIA Statale - Legge Obiettivo n. 443/2001.

**PREMESSA**

Il Commissario Delegato per l'Emergenza della Mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villese-Gorizia, con sede in Via Lazzaretto Vecchio 26 – 34126 Trieste, in qualità di soggetto Proponente, ha provveduto, ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. n. 163/2006 e dell'art. 23 del D.Lgs n. 4/2006, ad attivare la procedura di VIA relativa all'intervento in oggetto e a far pubblicare, in data 19/11/2009, sui quotidiani “La Repubblica”, “Il Corriere della Sera”, “Il Gazzettino” e “La Nuova di Venezia”, l'avviso della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso, e alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto, nonché di avvenuto deposito del progetto e del SIA con il relativo riassunto non tecnico, presso i citati Ministeri e Soprintendenze, la Regione Veneto e la Provincia di Venezia.

Il Proponente ha, altresì, trasmesso all'Unità Complessa VIA della Regione Veneto in data 18/11/2009 copia del progetto preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, che sono stati acquisiti con prot. n. 645910/45.07, per l'attivazione delle procedure di valutazione d'impatto ambientale regionale.

Come già anticipato nei citati avvisi al pubblico sui quotidiani, il Proponente, con nota acquisita con prot. n. 299230/45.06 del 26/05/2010, ha dato conferma delle avvenute presentazioni al pubblico dei contenuti del progetto e del SIA, come disposto dall'art. 15 della L.R. 10/99, per la Provincia di Venezia, il 27.11.2009 presso la sala consiliare del Comune di San Stino di Livenza (VE).

L'Unità Complessa VIA, effettuato l'esame formale della documentazione presentata, con nota prot. n. 83024/45.07 del 12/02/2010, ha richiesto al proponente le integrazioni necessarie. Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA la documentazione integrativa richiesta, che è stata acquisita con nota prot. n. 77971/45.07 del 17/02/2010 e nota prot. n. 171741/45.07 del 26/03/2010.

Nella seduta della Commissione Regionale VIA del 04/08/2010 è avvenuta la presentazione da parte del Proponente del progetto in questione.

L'Unità Complessa V.I.A., con nota prot. n. 466847/45.07 del 03/09/2010, ha trasmesso alla Direzione Regionale Pianificazione Territoriale e Parchi, per il seguito di competenza, copia della relazione d'incidenza ambientale e con nota prot. n. 466835/45.07 del 03/09/2010 alla Direzione Urbanistica, per il seguito di competenza, copia della relazione paesaggistica.

In data 09/09/2010, il gruppo istruttorio della Commissione Regionale VIA al quale è stato affidato l'esame del progetto, ha effettuato un sopralluogo tecnico presso l'area d'intervento con la partecipazione degli enti e delle amministrazioni interessate.

La Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi – Servizio reti ecologiche e biodiversità, ha trasmesso il verbale di istruttoria tecnica relativo alla valutazione d'incidenza ambientale 96/N. REG.VEN/2010 del 06/09/2010, acquisito dall'U.C. VIA con prot. n. 486629/45.07 del 20/09/2010, esprimendo parere favorevole con prescrizioni.

Il Proponente ha trasmesso all'U.C. VIA ulteriore documentazione aggiuntiva che è stata acquisita con prot. n. 493384/45.07 del 20/09/2010.

Entro la data di espressione del presente parere formulato dalla Commissione Regionale V.I.A. nella procedura di valutazione d'impatto ambientale nell'ambito degli interventi strategici di preminente interesse nazionale sono pervenute, ai sensi dell'art. 183, comma 4 del D. Lgs n. 163/2006 e degli artt. 16 e 17 della L.R. 10/99, le osservazioni e i pareri di cui al Sub-Allegato A1 al presente parere della Commissione Regionale VIA, che sono state trasmesse al Ministero dell' Ambiente e della Tutela dell'Ambiente e del Mare con nota prot. n. 27043/45.07 del 19/01/2010, con nota prot. n. 73091/45.07 del 09/02/2010, con nota prot. n. 112895/45.07 del 01/03/2010, con nota prot. n. 113122/45.07 del 01/03/2010 e con nota prot. n. 210671/45.07 del 16/04/2010.

Per quanto riguarda gli oneri istruttori, si sono applicate le disposizioni vigenti in materia.

## **1. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO**

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

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

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

## **2. DESCRIZIONE DEL SIA**

Per la redazione dello S.I.A. e in considerazione dell'attuale orientamento legislativo, sono stati considerati i seguenti quadri di riferimento:

### **2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

### **2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### **2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**

## **2.1 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

### **Premessa**

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha analizzato gli strumenti vigenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale di tipo urbanistico - ambientale che possono avere attinenza con

la realizzazione del progetto, evidenziando la coerenza e la compatibilità dello stesso con le linee di pianificazione e programmazione del territorio.

### **Inquadramento del progetto preliminare “Casello di San Stino di Livenza”**

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

Il S.I.A. ha analizzato e preso in esame i seguenti strumenti di Pianificazione e Programmazione:

#### Strumenti di Programmazione

- *Rete Transeuropea dei Trasporti*
- *Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS*
- *Piano Operativo Regionale (Por) “Competitività Regionale E Occupazione”*

#### Strumenti di Pianificazione Territoriale e di Settore di Area Vasta Pianificazione Territoriale

- *Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)*
- *Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale*

#### Pianificazione Di Settore

- *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001*
- *La pianificazione dei trasporti in itinere*
- *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)*
- *Piano Regionale dei Trasporti (PRT)*
- *Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA)*
- *Piano di Tutela delle Acque (PTA)*
- *Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Lemene*
- *Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico fiume Livenza*

#### Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali Pianificazione Urbanistica

- *Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza*
- *Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto*

#### Pianificazione Di Settore

- *Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza*
- *Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto*
- *Il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di Santo Stino di Livenza*

#### I Vincoli Presenti Nel Territorio.

### **Strumenti Di Programmazione**

#### ***Rete Transeuropea dei Trasporti***

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

#### ***Piano Pluriennale della Viabilità 2003-2012 dell'ANAS***

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

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

### ***Piano Operativo Regionale (Por) "Competitività Regionale e Occupazione"***

Nella seduta del 27 febbraio 2007 la Giunta Regionale del Veneto ha definitivamente approvato la proposta di Piano Operativo Regionale "Competitività regionale e Occupazione" 2007-2013 - Parte FESR, contenente le linee d'utilizzo di fondi europei per circa 560 milioni di Euro, compresi gli interventi nazionali e regionali, che arriveranno nell'arco temporale 2007-2013.

Il POR Veneto ha già superato tutti gli esami previsti (prima valutazione in Giunta, Commissione del Consiglio Regionale, Tavoli di partenariato europei, e quindi l'approvazione) e verrà ora trasmesso alla Commissione Europea per il definitivo nulla osta, tramite il Ministero dello Sviluppo Economico.

### **Strumenti di Pianificazione Territoriale e di Settore di Area Vasta**

#### ***Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC)***

Il P.T.R.C., in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), è il principale strumento di programmazione territoriale della Regione Veneto.

In corrispondenza dell'area oggetto di intervento nel S.I.A. sono puntualmente riportati tutti gli elementi importanti individuati nel P.T.R.C. con descrizione degli elementi significativi per ogni tavola interessata

#### ***Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento***

Con D.G.R.V. n. 372 del 17.02.2009 è stato adottato il nuovo P.T.R.C., ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Nel S.I.A. sono stati anche esaminati gli aspetti di continuità e differenze tra vecchio e nuovo P.T.R.C..

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

L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese". Sull'ambito ricadono, come da PTRC 1992, gli ambiti di valore naturalistico – ambientale del Medio Corso del Piave (ambito n. 41), dell'Ambito Fluviale del Livenza (ambito n. 42), del Bosco di Cavalier (ambito n. 59), del Bosco di Cessalto (ambito n. 60) e del bosco di Lison (ambito n. 61).

Tra i boschi planiziali presenti nell'ambito, si segnala il Bosco di Bandiziol e Prassacon che rappresenta il più grande intervento unitario di ricostruzione di bosco planiziale di tutta la pianura veneta (110 ettari).

#### ***Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale***

Il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n. 2008/104 del 5/12/2008.

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

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

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

- Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d’acqua in corrispondenza del canale Malgher, del canale vecchio alveo Fosson, del rio Fosson e del canale Melonetto.
- Vincolo paesaggistico – D.Lgs. 42/2004 – Zone boscate in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon.
- **Tav. 2.1 – Carta delle Fragilità**

Si riscontra, in corrispondenza dell’area in cui verrà realizzato il nuovo casello autostradale, la presenza di paleoalvei che, “in sede di formazione dei PAT/PATI, sono tutelati e valorizzati nel ruolo territoriale e paesistico, nelle relazioni reciproche e nella loro complessiva entità” (art. 10 N.d.A.). L’area si caratterizza anche per il fenomeno della subsidenza. Viene evidenziata che buona parte dell’area interessata dall’intervento rientra tra le aree allagate negli ultimi 5 – 7 anni (art. 15 N.d.A) e quindi rientra tra le aree definite a pericolosità idraulica.
- **Tav. 3.1 – Sistema ambientale**

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

  - Corridoio ecologico di area vasta – art. 28 N.d.A.;
  - Corridoio ecologico di livello provinciale - art. 28 N.d.A.;
  - Ganglio secondario – art. 28 N.d.A.;
  - Macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon - art. 29 N.d.A.;
  - Elemento arboreo/arbustivo lineare – art. 29 N.d.A.;
  - Biotopo in coincidenza del bosco di Bandiziol e Prassancon (Art. 24).
  - l’articolo 28 delle N.d.A. disciplina il sistema delle reti ecologiche.
  - il comma 24 prescrive, in merito alla rete ecologica di area vasta, che “i tratti di viabilità esistenti o di progetto affiancati ai corridoi ecologici devono essere realizzati con le caratteristiche di corridoi infrastrutturali verdi, realizzando un’adeguata permeabilità ecologica e fasce laterali di vegetazione di ampiezza adeguata caratterizzate da continuità e ricchezza biologica.”
  - Il bosco di Bandiziol e Prassancon è parzialmente interessato dalla realizzazione del progetto dal momento che il nuovo svincolo autostradale verrà realizzato in un’area adiacente al bosco stesso.
- **Tav. 4.1 – Sistema insediativo - infrastrutturale**

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

  - il casello autostradale di Santo Stino di Livenza (art. 56);
  - l’autostrada A4 esistente (art. 56);
  - la viabilità di progetto di collegamento tra la S.P. 59 e il casello di Santo Stino di Livenza (art. 56);
  - l’ipotesi non vincolante di tracciato ferroviario – AC/AV (art. 55).

Nella tavola è inoltre segnalata la presenza di un’avio superficie (art. 56) che è adiacente all’ambito dove verrà realizzato il nuovo casello autostradale.
- **Tav. 5.1 – Sistema del paesaggio**

Dalla lettura della tavola si osserva che l’ambito di intervento rientra nel “paesaggio delle colture tipiche a vigne”. La macchia boscata in corrispondenza del bosco di Bandiziol e Prassancon ricade invece nella categoria “paesaggio storico – colturale”. Da segnalare la presenza di ville venete nel centro abitato di Santo Stino di Livenza che è ubicato a sud – ovest del casello autostradale attuale.

### **Pianificazione Di Settore**

È stato valutato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, il piano per la logistica, il nuovo Piano generale per la mobilità, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), i corridoi europei rilevanti per il veneto, la rete stradale e autostradale, la rete logistica,

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

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

Secondo la zonizzazione preliminare i comuni di Santo Stino di Livenza e di Annone Veneto erano inseriti in "zona C" per ogni inquinante monitorato, mentre con la nuova zonizzazione basata su criteri tecnico-amministrativi rientrano in zona "A2 Provincia".

Il Comune di Santo Stino di Livenza si è dotato del Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera.

***Piano di Tutela delle Acque (PTA)***

Il Piano di Tutela delle Acque (già previsto dall'art. 44 del D.Lgs. 152/99) costituisce uno specifico piano di settore articolato secondo i contenuti elencati nel D. Lgs. 152/2006 ed è lo strumento del quale le Regioni debbono dotarsi per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali.

Nello S.I.A. sono ampiamente descritti e individuati gli elementi utili alla progettazione. Il Piano di Tutela delle Acque definisce misure specifiche per la gestione delle acque di prima pioggia e di dilavamento di aree esterne. Le strade pubbliche e private sono considerate aree esterne non adibite ad attività produttive. L'art. 38 delle N.d.A. disciplina le acque meteoriche di dilavamento ed acque di prima pioggia.

***Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico del bacino del Lemene***

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) del Lemene costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Il Comune di Santo Stino di Livenza ricade quasi completamente nel bacino del fiume Lemene; fa eccezione la porzione di territorio lambita dal fiume Livenza che rientra nel bacino del fiume Livenza. Il comune di Annone Veneto, invece, ricade completamente nel bacino del Lemene. Relativamente all'ambito di intervento, esso rientra nel bacino del fiume Lemene.

Nello S.I.A. sono riportate le tavole di piano e dall'analisi svolte si evidenzia che nei comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza non sono presenti aree a pericolosità idraulica P2 e P3.

Dall'esame della carta ottenuta mettendo assieme le aree a rischio di esondazione riportate nei Piano Regolatori Generali (PRG) dei Comuni ricadenti nel Bacino del Lemene, si deduce che l'ambito di intervento non rientra tra le suddette aree.

Relativamente all'ambito di intervento si osserva che l'area sulla quale verrà realizzato il nuovo casello autostradale ricade in un'area soggetta a scolo meccanico (area a pericolosità idraulica P1).

L'art. 14 delle Norme di Attuazione del Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico che definisce gli interventi ammissibili nelle aree classificate a pericolosità moderata.

Nei Comuni di Annone Veneto e di Santo Stino di Livenza non sono presenti aree a rischio idraulico.

***Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza***

Il Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza, predisposto ai sensi dell'art. 1, comma 1, della L. 267/98 e della L. 365/2000, rappresenta, in questa fase, il

recepimento delle elaborazioni sulla sicurezza idraulica e geologica eseguite dalla Segreteria tecnica dell'Autorità di Bacino e degli importanti studi sui dissesti predisposti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e dalla Regione Veneto in merito all'identificazione delle zone esposte a pericolo con valutazione del rischio.

Dalla Tavola 22 della Pericolosità idraulica si evince che l'ambito di intervento non rientra tra le aree a pericolosità idraulica P1, P2 e P3.

### **Strumenti di Pianificazione Urbanistica e di Settore Locali**

#### ***Piano Regolatore Comunale di Santo Stino di Livenza***

Il Comune di Santo Stino di Livenza è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) che è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3909 del 09.11.1999.

La realizzazione del nuovo casello autostradale, l'ambito di intervento ricade sulle seguenti zone:

- Zona agricola di tipo E2 (art. 39);
- "Zona a Servizi ed impianti di interesse generale di tipo Fc2 – Aree dei Boschi Bandiziol e Prassacon" (art. 46);
- "Zona di "Tutela di tipo T5 – Corridoi ecologici e interconnessioni delle unità paesistiche" (art. 55);
- "Zona di tutela di tipo T6 – Fasce vegetazionali di mitigazione visiva e sonora a fianco della grande viabilità" (art. 56).

Relativamente ai vincoli il S.I.A. sottolinea che buona parte dell'ambito di intervento rientra nell'area sottoposta a vincolo paesaggistico D. Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua.

#### ***Piano Regolatore Comunale di Annone Veneto***

Il Comune di Annone Veneto (VE) è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3148 in data 29.05.1992, successivamente modificato. Con deliberazione di Consiglio n. 14 del 25.02.2005, esecutiva a tutti gli effetti, il Comune ha adottato una Variante Parziale al Piano Regolatore Generale, approvata con D.G.R. 1042 del 21 aprile 2009.

Dall'osservazione dell'estratto del Piano Regolatore Generale si evince che l'ambito di intervento ricade nelle seguenti zone omogenee:

- Zona omogenea agricola E1 (art. 20);
- Zona omogenea agricola E2 (art. 21);
- Zona agricola omogenea E3 (art. 22).

#### ***Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Santo Stino di Livenza***

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

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

#### ***Il Piano di Classificazione Acustica in comune di Annone Veneto***

Il Comune di Annone Veneto non possiede un piano di classificazione acustica. Ai fini delle indagini e verifiche acustiche del presente studio di impatto ambientale all'interno dell'elaborato grafico "Classificazione Acustica" il territorio comunale è stato zonizzato in base al D.P.C.M. 01/03/1991 riportando le fasce di pertinenza stradale di cui al D.P.R. 142/04.

#### ***Il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento dell'Atmosfera di Santo Stino di Livenza***

Il Comune di Santo Stino di Livenza con Deliberazione della Giunta Comunale n. 109 del 25 giugno 2005 ha approvato il Piano Comunale di Mantenimento per la Tutela e il Risanamento

dell' Atmosfera.

Sia il P.R.T.R.A. che le indicazioni tecniche fornite dall'ASL n. 10 individuano il traffico veicolare come una delle cause di maggiore influenza.

### **I Vincoli Presenti nel Territorio**

Nel S.I.A. vengono illustrati i vincoli esistenti nell'ambito di indagine desunti dalla normativa e pianificazione vigente.

Vengono inoltre analizzati per la stesura dell'elaborato grafico "Sistema Vincolistico" i seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) approvato con il 28 maggio 1992, redatto ai sensi della "vecchia" L.R. 61/85;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regionale (PTRC) adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Venezia adottato con Delibera n. 2008/104 del 5/12/2008;
- Progetto di Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Lemene adottato dal Comitato Istituzionale (pubblicazione su GU n. 254 del 31.10.2003);
- Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Livenza adottato dal Comitato Istituzionale con Delibera n. 2 del 25 febbraio 2003 (pubblicazione su GU n. 103 del 06.05.2003);
- Piano Regolatore Comunale (PRG) del Comune di Santo Stino di Livenza approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3909 del 09.11.1999;
- Piano Regolatore Generale Comunale (PRG) del Comune di Annone Veneto approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 3148 in data 29/05/1192 e successivamente modificato; con Deliberazione del Consiglio n. 14 del 25.02.2005, esecutiva a tutti gli effetti, il Comune ha adottato una Variante Parziale al Piano Regolatore Generale, approvata con D.G.R. 1042 del 21 aprile 2009.

I vincoli individuati nell'ambito di indagine sono:

- Rete Natura (SIC, ZPS),
- Ambiti Naturalistici di Livello Regionale;
- Zone di tutela da PRG di Santo Stino di Livenza,
- Corsi d'acqua soggetti a vincolo paesaggistico (D. Lgs. 42/2004),
- Vincolo paesaggistico – Zone boscate (D.Lgs. 42/2004);
- Vincolo monumentale (D. Lgs. 42/2004);
- Fascia di rispetto stradale; Fascia di rispetto elettrodotta; Fascia di rispetto oleodotto; Fascia di rispetto cimiteriale; Fascia di rispetto depuratore;
- Ville Venete;
- Centri storici;
- Edifici con grado di protezione di cui all'art. 10 della L.R. 24/85, Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico (SRB).

Mentre gli ambiti di rischio sono: vincolo sismico; aree soggette a scolo meccanico; aree a pericolosità idraulica.

### **Conclusioni**

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



## **2.2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

### **Premesse ed obiettivi del Progetto**

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

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

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

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

L'obiettivo non si riferisce solamente alla realizzazione di un nuovo casello a norma ed adeguato alla nuova piattaforma autostradale, ma mira anche ad una razionalizzazione della viabilità esterna alla A4 al fine di allontanare il traffico di attraversamento dal centro di San Stino di Livenza mettendo a sistema le esistenti Strade Provinciali.

Inoltre il Casello nella attuale posizione presenta alcune criticità oltre all'estrema vicinanza al centro abitato di San Stino che determina percorsi che interessano il centro del Comune, quali la posizione ravvicinata della barriera di casello alla rotatoria di immissione nella viabilità esterna, la limitazione a possibili futuri ampliamenti dello stesso casello, notevoli impatti ed interferenze sulla viabilità in fase di realizzazione dell'opera.

Il Concessionario Proponente ha conseguentemente predisposto il presente S.I.A. e Progetto Preliminare oggetto del presente parere.

### **Alternative Progettuali**

Il Proponente al paragrafo 2.2 del Quadro Progettuale del S.I.A. affrontato il tema delle possibili alternative progettuali e le relative soluzioni studiate prende in esame sia la diversa collocazione del nuovo casello in relazione alle opere infrastrutturali in previsione ed in corso di realizzazione, sia le possibili alternative della configurazione planimetrica del nuovo svincolo.

#### **Alternative progettuali realizzazione Nuovo Casello**

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

- 1°.** **La soluzione n° 1**, prevede la realizzazione del casello in un area collocata in prevalenza nel Comune di Annone, con la sola eccezione del tratto del ramo di collegamento del nuovo casello con la variante alla S.P. 59, che ricade nell'ambito del Comune di S. Stino. La nuova barriera nel suo complesso è quindi posizionata a sud della A 4. In questo caso lo svincolo a livelli sfalsati di tipo "a trombetta" prevede la rampa di uscita dalla A 4 dalla direttrice Trieste di tipo semidiretto, mentre per coloro che provengono dal nuovo casello e intraprendono la direzione "Venezia", la rampa è di tipo indiretto.

- 2°. **La soluzione n° 2** presenta il verso del cappio dello svincolo analogo alla soluzione n°1 ma con un'occupazione ricadente prevalentemente nell'ambito del territorio comunale di S. Stino;
- 3°. **La soluzione n° 3**, presenta invece il cappio dello svincolo in posizione speculare rispetto all'ipotesi n° 2: ovvero è la rampa di uscita dalla direttrice Trieste ad essere di tipo indiretto. In questo caso l'opera ricade per intero nel territorio del Comune di S. Stino.

#### **Alternative progettuali collegamento Via Piancavallo Variante S.P. 59**

Il Proponente ha valutato anche quattro possibili soluzioni alternative per il collegamento tra Via Piancavallo, già utilizzata per l'accesso al Casello nella posizione originaria e per il collegamento verso il centro abitato di San Stino, e la Variante alla S.P. 59.

Tutte le soluzioni, come di seguito brevemente descritte, prevedono l'utilizzo del sedime del Vecchio Casello.

- 1°. **L'alternativa 1** prevede semplicemente che l'attuale tratto terminale della variante alla Sp59 che confluisce sulla rotonda di S. Stino, sia deviato in parte sul sedime esistente del casello (le cui opere sono da considerare in ogni caso demolite, come pure quelle del cavalcavia di Via Piancavallo -opera 154a- in relazione all'ampliamento necessario delle campate ai fini della compatibilità dell'opera con le dimensioni della carreggiata prevista per l'introduzione della terza corsia). In questo modo si semplificherebbe l'attuale soluzione in sottopasso che confluisce con due rami separati su via Piancavallo, per poi innestarsi sulla rotonda. Tale proposta tuttavia, a fronte di una semplificazione della intersezione, determina la dismissione del sottopasso stradale senza nessuna possibilità di riutilizzo, neanche per altri scopi.
- 2°. **L'alternativa 2** prevede invece di riutilizzare a fini viabilistici l'opera in sottopasso suddetta, realizzando due rami di viabilità che permettono al traffico che da via Piancavallo vuole proseguire per la variante alla SP59 (e quindi anche verso il nuovo casello) evitando la confluenza sulla intersezione a raso (rotonda di S. Stino). Tale soluzione a fronte della necessaria demolizione del cavalcavia di Via Piancavallo (per i motivi già detti nell'ambito della soluzione n°1) ne prevede la ricostruzione sul sedime del cavalcavia del casello da dismettere. In tal modo sarebbe possibile recuperare parte del territorio sia a nord che a sud della A4, restituendolo al tessuto urbano e agricolo. Tuttavia la soluzione n° 2 presenta una certa complessità nello sviluppo dei rami di intersezione e di svincolo, in quanto, il tentativo di recuperare a fini prettamente stradali il sottopasso della variante alla SP59, ne vincola fortemente le geometrie e le scelte di tracciato.
- 3°. **L'alternativa 3** rappresenta una semplificazione della soluzione n° 2, in quanto pur prevedendo lo spostamento verso est del cavalcavia di Via Piancavallo, ottenendo gli stessi vantaggi della soluzione n° 2, prevede la realizzazione di un'unica rampa (con direzione dalla variante alla S.P. 59 a via Piancavallo) che evita a tale direttrice di traffico di arrivare sulla "rotonda di S. Stino". In questo caso, il sottopasso della variante alla S.P. 59 non viene riutilizzato a fini stradali, ma nelle ipotesi della amministrazione comunale potrà essere riutilizzato come passaggio di un futuro percorso ciclopedonale che metterà in collegamento la parte urbanizzata a sud ovest della A4 con quella a sud est con vocazione a verde e/o area ricreativa.
- 4°. **L'alternativa 4** che a differenza delle precedenti, lascia inalterata l'opera di connessione della variante alla S.P. 59 con la rotonda di S. Stino, prevedendo in ogni caso lo spostamento ad est, sul sedime dell'area di svincolo esistente, del cavalcavia relativo a via Piancavallo. In questo caso tuttavia verrebbe meno la possibilità di realizzare un percorso funzionale anche al traffico ciclopedonale, creando una sorta di "interclusione" dell'area a sud est dell'attuale svincolo.

#### **Conclusioni**

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

- **la soluzione n° 1** per quanto riguarda il casello,

- **l'alternativa n° 3** per quanto riguarda l'intersezione con via Piancavallo,

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

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

### **Descrizione delle opere di Progetto**

#### **Lo Svincolo ed il nuovo Casello di San Stino**

Si prevede la realizzazione di un nuovo svincolo a livelli sfalsati in prossimità della progressiva della A4 al Km44+500, appena dopo il canale consortile "Melon", nel territorio comunale di Annone Veneto (direzione Venezia - Trieste - a circa 1800 circa più a Est di quello attuale).

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

Queste ultime fanno capo al nuovo cavalcavia di svincolo, denominato "opera 155a", che prevede la realizzazione di un'opera a tre campate di cui quella centrale di 50 m e campate di riva di 25 m.

Le campate dell'opera di attraversamento, al pari di tutti gli altri cavalcavia previsti nell'ambito delle progettazioni della terza corsia della A4, presentano le caratteristiche geometriche idonee anche per futuri ed ulteriori ampliamenti della sede autostradale.

Tale cavalcavia permette alle rampe di uscita dalla A4 (dalla direttrice Trieste) e a quella di immissione verso la direttrice Venezia, di oltrepassare la sede della A4, in modo da raccordarsi a sud di essa con le altre due rampe di ingresso egresso dalla A4 che servono le altre direzioni.

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

#### **La Piattaforma stradale delle rampe**

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

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

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

#### **Il Piazzale di Stazione**

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

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

- **in entrata** in autostrada, sono previsti **quattro varchi** di cui due porte automatiche/telepass, una porta solo automatica e un quarto ingresso idoneo anche per i trasporti eccezionali;
- **in uscita** sono pari invece a **sei** di cui 2 porte multifunzione manuale/automatica/cassa, altre due di tipo automatica/cassa/telepass, un'altra tipo telepass e un sesto varco idoneo anche per i mezzi eccezionali.

Superata la barriera, a oltre 450 m è posizionata la nuova intersezione a rotatoria che collega il nuovo casello alla viabilità relativa alla "variante alla S.P. 59.

### **Il Parcheggio scambiatore**

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

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

### **Le Opere civili**

Il progetto è quindi completato con la realizzazione delle opere civili quali:

- Pensilina di copertura delle piste realizzata in carpenteria metallica con superficie complessiva di m 80x26;
- cunicolo di collegamento alle isole spartitraffico delle piste a servizio del personale del Casello; la struttura ospita inoltre i cavidotti di transito delle opere impiantistiche;
- fabbricato cabina realizzato ad unico piano fuori terra, di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a m 3,80x9,50;
- fabbricato destinato ad uffici ed impianti ad un unico piano di forma rettangolare con dimensioni in pianta pari a m 13x48.

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

### **Opere d'arte**

#### **Opere d'arte principali**

Le opere d'arte principali si possono così sinteticamente descrivere.

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

composta da due corsie da m 3,50 e due banchine laterali da m 1,25 per una larghezza complessiva di m 9,50; l'impalcato è realizzato in carpenteria metallica a via inferiore su tre campate di luce di totale m 92 (23,00 + 46,00 + 23,00); le pile, realizzate da tre fusti circolari diametro alla base pari a mm 1200 e troncoconici in sommità, poggiano su fondazioni profonde costituite da pali trivellati di grande diametro mm 1500 spinti a m 40,00 di profondità .

### **Opere d'arte minori**

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

- **Muri di contenimento in c.a..** Per limitare l'occupazione della rampa di uscita dalla A4 dalla direzione Venezia verso il nuovo casello di S. Stino è stata prevista la realizzazione di un muro di sostegno del corpo del rilevato, per un tratto in parallelo alla A4  
Il muro si estende per circa 283 m ed è caratterizzato da un'altezza media di 1,20 m. L'opera funge anche da supporto alla prevista barriera fonoassorbente di altezza pari a 4,50.
- **Canne Armate.** Il Progetto per l'attraversamento dei principali scoli consortili quali il Melon, il Borida e il Canale delle Punte, prevede la realizzazione di canne armate composte da elementi scatolari in c.a. sezioni variabili da m 2,00x4,00 a 3,00x4,50.

### **Interferenze con i sottoservizi esistenti**

Il Proponente evidenzia che gli Enti proprietari/gestori di sottoservi interessati, sono i seguenti:

- Eni (oleodotto);
- Telecom (fibra ottica e linea sotterranea);
- Enel (linea aerea e linea sotterranea);
- Consorzio Interregionale Acquedotto Basso Livenza (acquedotto);
- Comune di San Stino di Livenza (pubblica illuminazione).

E' stata eseguita, sulla base di analoghi interventi, una stima dei costi delle lavorazioni necessaria per la risoluzione delle interferenze che ammonta ad €856.000,00.

### **Idrografia dell'area attraversata**

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

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

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

### **Sistema di gestione delle Acque di Piattaforma**

In conformità a quanto previsto nell'ambito della progettazione generale della terza corsia, anche in questo caso tutte le acque meteoriche drenate dalla piattaforma stradale (rampe dello svincolo, piazzale di stazione, parcheggio scambiatore e viabilità di collegamento) recapitano ad un sistema fognario dedicato; l'attuale semplice deflusso ai fossi di guardia è sostituito da un circuito chiuso che intercetta le acque di gronda della carreggiata e le restituisce al collettore finale previa modulazione idraulica e trattamento qualitativo dell'onda di piena, che avviene in apposito bacino di "lagunaggio".

In relazione all'andamento planimetrico del terreno e quote di scorrimento dei corsi d'acqua esistenti si rendono necessari quattro bacini di lagunaggio e altrettanti dispositivi di trattamento, che per le opere non direttamente connesse con l'autostrada, dove si accetta una procedura depurativa meno spinta, possono essere semplificate.

L'impianto tipo è composto da un manufatto di "trattamento primario", che abbatte mediante sedimentazione le sostanze sospese più grossolane, da cui l'effluente raggiunge il cosiddetto bacino di lagunaggio, dove avviene la modulazione della portata di picco e un'ulteriore depurazione, in prevalenza delle sostanze organiche disciolte e/o sospese; da qui l'acqua raggiunge il terzo stadio di "trattamento finale", dove un disoleatore e una filtrazione a carboni attivi precedono lo scarico definitivo, che avviene mediante impianto di pompaggio calibrato sulla portata ammissibile secondo i criteri della compatibilità idraulica (10 l/s ha).

Per quanto esposto nel paragrafo 4.4 ciascun bacino di lagunaggio ha il fondo impermeabilizzato, per evitare la filtrazione ipodermica delle acque da trattare, e a quota relativamente approfondita rispetto al piano campagna originario, con diretta ripercussione sull'occupazione fondiaria.

### **La dotazione impiantistica**

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

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

### **Tempistica per la realizzazione dell'opera**

Il Proponente evidenzia che la durata dei lavori riferita alle sole opere necessarie alla realizzazione del nuovo Casello di San Stino Livenza, è necessariamente correlata alle altre fasi realizzative afferenti ai lavori di costruzione della Terza Corsia della A4.

Le opere previste nel presente progetto preliminare infatti, saranno interamente recepite nell'ambito della progettazione definitiva per Appalto Integrato del tratto "S. Donà di Piave – Svincolo di Alvispoli", e rientreranno in un unico appalto.

Considerato che una prima ipotesi di cantierizzazione dell'intera tratta S. Donà Alvispoli è stata già valutata, il S.I.A. riporta schematicamente quanto segue:

- realizzazione dell'intera tratta "S. Donà di Piave – Svincolo di Alvispoli" 5 anni
- *realizzazione nuovo Casello di San Stino* 2 anni.

### **La Cantierizzazione**

#### **Principali Fasi Costruttive**

Il C.I.P.E., in sede di approvazione del Progetto Preliminare dell'adeguamento della Terza Corsia da Quarto d'Altino (VE) fino a Villesse (GO), ha prescritto che la realizzazione delle opere di progetto, dovrà necessariamente tener conto che l'infrastruttura autostradale dovrà continuare ad essere utilizzata, sebbene parzialmente, anche durante la fase di costruzione.

Il S.I.A. evidenzia che le fasi costruttive delle opere di progetto, ed in generale quelle di ampliamento della carreggiata autostradale alla terza corsia, dovranno essere raccordate e coordinate

(nell'ambito delle progettazione definitiva) con le seguenti fasi principali necessarie per lo spostamento del nuovo casello:

- **Fase 1 – Realizzazione nuovo svincolo di S. Stino di Livenza.**

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

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

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

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

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

- **Fase 2 – demolizione casello esistente**

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

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

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

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

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

#### **Accesso alle aree di cantiere**

Lo Studio prevede presenta diverse possibilità ed alternative di accesso alle aree di cantiere, sia da nord della A4 sia da sud, utilizzando viabilità ordinarie e autostradali a seconda delle varie fasi realizzative.

In particolare è possibile raggiungere le aree di cantiere utilizzando sia la S.P. 60 che si collega alla S.R. 53 e/o alla Postumia a nord e a sud con la S.S. 14; sia la variante alla S.P. 59 anch'essa collegata con la S.S. 14 e con il casello esistente di S. Stino. Un'ulteriore possibilità di accesso ai cantieri, aggiuntiva, potrà essere l'utilizzo comune dello stradello di servizio relativo alle opere di terza corsia realizzato durante la predetta "Fase 1".

#### **Materiali e risorse necessarie Bilancio delle Terre**

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

In particolare il progetto prevede che:

- il materiale ricavato dalla fresatura e dalla demolizione delle attuali pavimentazioni venga riutilizzato nel confezionamento degli strati della nuova pavimentazione o lavorato direttamente in situ mediante la tecnica del riciclaggio a freddo con uso di bitume schiumato;

- il materiale ricavato dalla demolizione dei rilevati esistenti possa essere completamente recuperato per la realizzazione dei nuovi rilevati autostradali;
- il materiale ricavato dallo scotico superficiale, sino alla profondità di 40 cm, possa essere recuperato ed utilizzato nei rivestimenti delle scarpate e dei fossi di guardia, nella formazione delle aiuole e delle aree verdi e nelle aree destinate ai lagunaggi;
- il terreno relativo al piano di posa dei rilevati venga trattato a calce/cemento in sito;
- il materiale ricavato da scavi a profondità maggiori di 40 cm venga reimpiegato, dopo opportuno trattamento a calce e/o cemento, per la formazione del rilevato autostradale;
- il materiale derivante dalla demolizione dei manufatti esistenti possa essere reimpiegato, dopo opportuno trattamento, per la formazione del rilevato autostradale.

Nella seguente tabella viene quindi riportato il bilancio dei materiali richiesti e reimpiegati nella realizzazione delle opere di progetto.

Descrizione	Volume Totale Richiesto m <sup>3</sup>	Volume riutilizzabile m <sup>3</sup>	Volume Effettivo Fabbisogno m <sup>3</sup>
Materiale da rilevato	182.059,42	72.340,92	109.718,51
Trattamento a calce sottofondi e piani di posa rilevati	43.469,11	43.469,11	0,00
Terreno vegetale	14.286,87	14.286,87	0,00
Pavimentazioni Strato di usura e binder	7.360,31	0,00	7.360,31
Pavimentazioni Strato di base	7.589,79	108,60	7.481,19
Pavimentazioni Fondazione misto cementato e misto granulare	28.933,02	3.623,54	25.309,48
Materiale per argini ed aree di laminazione	26.632,00	26.632,00	0,00

Considerando, quindi, l'ammontare del volume di materiale effettivamente necessario pari a circa m<sup>3</sup> 109.700, costituito prevalentemente da ghiaie e sabbie appartenenti ai gruppi A1, A2 e A3, il Proponente non rileva particolari problemi per la realizzazione dell'opera.

Vengono infatti individuati nel progetto 8 possibili siti di approvvigionamento localizzati tutti nella Provincia di Treviso ad una distanza media dal cantiere del nuovo Casello pari a circa km 52.

**Importo complessivo dell'intervento**

Il costo complessivo dell'intervento, come risulta dal quadro economico allegato al Progetto Preliminare è pari ad €43.938.580,66 di cui € 27.593.100,00 per lavori ed oneri della sicurezza cantiere ed € 16.938.580,66 per somme a disposizione della Stazione Appaltante, così come suddiviso per macro voci:

<b>Lavori</b>			
Totale lavori a corpo per opere afferenti alla			
o realizzazione del nuovo casello		€	26.600.000,00
o adeguamento dell'asse principale A4			
o adeguamento della viabilità secondaria			
Sommano Lavori al netto oneri sicurezza		€	26.600.000,00
Oneri per la Sicurezza cantiere		€	933.100,00
<b>Totale Lavori</b>		<b>€</b>	<b>27.593.100,00</b>
<b>Somme a Disposizione Stazione Appaltante</b>			
Servizi, impianti ed opere di completamento		€	2.395.960,00
Espropri		€	7.277.000,00
Imprevisti		€	1.379.655,00
Accantonamento per transazioni ed accordi bonari art. 233 D.Lgs		€	827.793,00



163/2006		
Spese Generali	€	3.979.943,90
Spese di cui all'O.P.C.M. n° 3702 /2008	€	159.197,76
<b>Totale Somme a Disposizione</b>	<b>€</b>	<b>16.345.580,66</b>
<b>SOMMA TOTALE PROGETTO</b>	<b>€</b>	<b>43.938.580,66</b>

### 2.3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel Quadro in oggetto viene analizzata la situazione ambientale in cui si inseriscono le opere in progetto, caratterizzando lo stato attuale delle principali componenti ambientali e con riferimento alle prevedibili interazioni con l'opera.

Nello specifico sono state analizzate le seguenti componenti:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna
- Rumore
- Paesaggio

#### Atmosfera

Per la definizione dello stato di qualità dell'aria relativo alla zona di interesse nel SIA sono stati consultati i seguenti documenti:

- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.), approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale con Deliberazione n° 57 in data 11.11.2004;
- Relazione Regionale della Qualità dell'Aria (anno 2008).

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

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

- *Impatto 1*: variazione della qualità dell'aria nei centri abitati grazie alla diminuzione del traffico urbano ed al cambiamento delle condizioni di guida (esso viene ritenuto significativo, anche in considerazione del complessivo alleggerimento del traffico di attraversamento dell'abitato di San Stino);
- *Impatto 2*: peggioramento della qualità dell'aria al di fuori dei centri abitati a causa delle emissioni di inquinanti dovute al traffico in esercizio.

Per la fase di cantiere lo Studio ha individuato il seguente principale impatto:

- *Impatto 3*: peggioramento della qualità dell'aria a causa delle emissioni di inquinanti dovute alle lavorazioni di cantiere.

#### Ambiente idrico

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

L'area di intervento è ubicata nella zona di Bassa Pianura dove, nell'acquifero alluvionale, è presente una falda freatica superficiale di scarsa potenzialità ed un sistema multifalde confinato a maggiori profondità. Le direzioni di deflusso della falda freatica hanno orientamento prevalente in direzione Nord/Ovest – Sud/Est.

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

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

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

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

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

Nel merito il S.I.A. individua un'unica tipologia di impatto per la componente idrica, legata alla fase di esercizio dell'opera, ovvero:

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

I potenziali impatti a carico dell'ambiente idrico connessi alla realizzazione dell'opera stimati nello Studio risultano invece essere i seguenti:

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

### **Suolo e sottosuolo**

L'area di intervento è caratterizzata da un substrato fortemente argilloso o argilloso - organico, con alcuni paleoalvei torbosi molto ampi e di forma dendritica, che coincidono spesso con il tratto terminale dei

fiumi di risorgiva e del drenaggio locale confluyente nel Loncon. L'area interessata dagli interventi in progetto si sviluppa interamente a sud della linea delle risorgive, risultando compresa in quella che viene definita "bassa pianura veneta"; la tessitura dei suoli rispecchia le caratteristiche tipiche di questa fascia, presentando prevalentemente materiali a granulometria fine, per lo più limosi.

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

L'attuale casello di San Stino risulta prossimo alle aree residenziali ed urbanizzate facenti parte del capoluogo comunale, risultando presenti comunque, lungo lo stesso aree a seminativo, alcune siepi e macchie arboree, oltre che incolti ed aree di cantiere relative alla variante alla SP 59 in fase di realizzazione.

Ben visibile a nord, al limite della rampa di accesso all'autostrada A4 (direzione Venezia) del nuovo casello, risulta essere il bosco di Bandiziol e, in sinistra del Canale Melonetto, un'area adibita a vigneto e seminativo. A sud dell'autostrada A4 in prossimità del nuovo casello di progetto sono presenti vigneti, seminativi oltre che alcune siepi.

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

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

### **Ecosistemi, vegetazione, flora e fauna**

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

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

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

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

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

Per una caratterizzazione della comunità animale presente nel territorio analizzato nell'ambito del S.I.A. non sono stati condotti degli specifici rilievi faunistici, ma sono state individuate le specie che

potenzialmente frequentano la zona sulla base di considerazioni ecologiche e sulla scorta di informazioni bibliografiche.

I potenziali impatti individuati nel SIA con riferimento alla fase di esercizio e relativamente alla componente flora e vegetazione sono i seguenti:

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

Per quanto riguarda la componente fauna ed ecosistemi, nello Studio sono stati individuati i seguenti impatti principali:

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

### **Rumore**

Nel S.I.A. si è proceduto a verificare la sussistenza dei piani comunali di classificazione acustica e dei regolamenti acustici dei Comuni di San Stino di Livenza ed Annone Veneto; da tale verifica è emerso come tali comuni non si sono ancora dotati del piano di classificazione acustica. Nell'ambito dello Studio si è quindi fatto riferimento al D.P.C.M. 1/3/91 in base alla classificazione vigente dei PRG.

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

Nell'ambito dello Studio in esame si è quindi effettuata la caratterizzazione del clima acustico ante operam, attraverso specifiche campagne fonometriche. Si è proceduto inoltre alla caratterizzazione del clima acustico post opera attraverso specifica modellazione che ha permesso di individuare le opere di mitigazione da porre in atto al fine di minimizzare gli impatti per i ricettori più prossimi alle opere in progetto.

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

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

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

### **Paesaggio**

L'area interessata dal progetto ricade nell'Ambito di Paesaggio n. 26 "Pianure del Sandonatese e Portogruarese" secondo la classificazione del PTRC.

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

- Il residenziale consolidato;

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

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

La lettura del territorio è stata completata dall’identificazione dei vincoli presenti sulla base della normativa e pianificazione vigente.

Di seguito si riporta una sintesi di quanto si evince nel SIA relativamente ai potenziali impatti sulla componente paesaggio:

- *Impatto 1*: variazione della percezione visiva dei luoghi da parte di ricettori sensibili;
- *Impatto 2*: variazione della percezione visiva dei luoghi lungo itinerari e punti panoramici;
- *Impatto 3*: variazione della percezione visiva degli elementi di degrado esistenti;
- *Impatto 4*: variazione della percezione visiva degli elementi di qualità paesaggistica e degli ambiti paesaggistici individuati.

### **3. SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA: VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

Le opere in esame, non rientrano all’interno di alcun Sito Comunitario, mentre i siti più prossimi all’area d’intervento, che distano rispettivamente 750 metri e 2000 metri, sono:

- **S.I.C. denominato IT3240029** “*Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano*”, istituito ai sensi della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”;
- **S.I.C. e Z.P.S. denominato IT3250006** “*Bosco di Lison*” istituito ai sensi delle Direttiva 92/43/CEE “Habitat” e 79/409/CEE “Uccelli”.

Si evidenzia, nel merito, che il Proponente ha presentato una specifica Relazione di VINCA, redatta in conformità alla D.G.R.V. 10.10.2006 n° 3173, che conclude con la dichiarazione del professionista di non incidenza e di esclusione di effetti significati negativi sui siti di Rete Natura 2000 considerati.

Tale VINCA, è stata esaminata dai competenti Uffici della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, i quali hanno redatto una relazione protocollo 96/N. REG.VEN/2010 del 06.09.2010, acquisito dall’U.C. VIA con prot. n. 486629/45.07 del 20.09.2010, con proposta di parere favorevole con la seguente prescrizione: “*Nelle fasi di progettazione Definitiva, Esecutiva e di Variante Sostanziale, dovrà essere redatto lo studio sulla valutazione d’incidenza ambientale secondo quanto disposto dalla Direttiva 92/43/CEE Habitat*”.

Tale parere è stato recepito dalla Commissione VIA.

### **4. OSSERVAZIONI E PARERI: ESAME**

Le osservazioni e i pareri presentati sono stati considerati in sede d’istruttoria ed hanno contribuito alla stesura del presente parere e delle successive prescrizioni; per le deduzioni puntuali alle osservazioni e ai pareri si rimanda al Sub-Allegato A1 al presente parere.

**5. VALUTAZIONI COMPLESSIVE**

Per quanto riguarda il Quadro Programmatico, il S.I.A., esamina in modo esauriente gli strumenti di pianificazione, di programmazione e di settore, a livello comunitario, nazionale, regionale, provinciale e comunale afferenti all'area d'intervento.

Nel merito si evidenzia che il nuovo Casello di San Stino di Livenza è compreso fra le opere necessarie per la realizzazione della Terza Corsia della A4 Venezia Trieste, di competenza della Società Concessionaria Autovie Venete S.p.A. e che l'asse autostradale, nel suo complesso, rientra all'interno del "Corridoio Stradale n° 5" ovvero fa parte delle "infrastrutture strategiche" di cui alla Legge Obiettivo n° 443/2001 e del relativo decreto attuativo D.Lgs 190/2002.

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

Per quanto attiene al Quadro Progettuale, si rileva che il Progetto ed il S.I.A. sono stati sviluppati in modo adeguato ed in conformità alle vigenti normative che regolano la materia.

In particolare le caratteristiche geometriche e funzionali adottate per la progettazione preliminare dell'infrastruttura stradale, risultano essere in linea con le direttive impartite dal D.M. 5.11.2001 e dal D.M. 22.04.2004 sia per la parte di nuova costruzione e sia per la parte di riqualificazione ed interconnessione con la viabilità esistente.

Per quanto attiene poi all'inserimento dell'opera e delle relative opere complementari, nel contesto territoriale esistente, la Commissione riporta nelle prescrizioni allegate al presente parere, alcune indicazioni ed indirizzi generali mirati ad ottenere una miglior definizione dell'infrastruttura stradale attese le valutazioni della Commissione stessa a seguito del sopralluogo effettuato il giorno 9 settembre 2010.

In particolare la Commissione ha recepito le seguenti due Varianti al tracciato proposto, già inserite nel S.I.A. depositato e precisamente:

- a. le impostazioni di cui alla **Soluzione n°1** prospettata nel Preliminare (con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla **Soluzione progettuale n° 3**, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale
- b. per quanto riguarda il collegamento Via Piancavallo e Variante S.P. n° 59, la soluzione che preveda il riutilizzo del cavalcavia esistente su Via Piancavallo in corrispondenza del vecchio Casello, prevedendo l'immissione all'altezza della rotatoria esistente su Via Fosson e conseguente il riutilizzo della viabilità già realizzata da Veneto Strade S.p.A. compresa del sottopasso esistente in corrispondenza dei piazzali del vecchio casello.

La Commissione ritiene poi che gli elaborati progettuali che compongono il Progetto Preliminare siano stati sviluppati secondo le disposizioni dell'art. 18 Capo II Titolo III del Regolamento dei LL.PP. approvato con D.P.R. n° 554/1999.

Per quanto attiene infine al Quadro di Riferimento Ambientale si rileva lo stesso ha considerato e conseguentemente analizzato, tutte le dovute componenti ambientali ed è stato sviluppato secondo quanto previsto dalle norme specifiche in materia. In particolare è emerso che le principali criticità sono dovute alle emissioni gassose e sonore generate dall'infrastruttura sui ricettori esistenti e prossimi al tracciato.

Nel merito la Commissione ha ritenuto di prescrivere che il Piano di Monitoraggio Ambientale P.M.A., specifico per il Casello di San Stino dovrà essere concordato con A.R.P.A.V. in fase di Progetto Definitivo, sulla base delle Osservazioni già espresse per il P.M.A. della Terza Corsia della A4.

La Commissione ha, inoltre, ritenuto necessario prescrivere a carico del Proponente anche la redazione di un Piano di Cantierizzazione che dovrà essere sottoposto all'approvazione dell'A.R.P.A.V.

Tale Piano dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative del personale operante in cantiere, al fine di salvaguardare il più possibile le componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera. Tale Piano dovrà essere trasmesso ai Comuni ed alla Provincia interessata.

## **6. VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Tutto ciò premesso, la Commissione Regionale VIA, presenti tutti i suoi componenti, ad eccezione del Presidente Ing. Silvano Vernizzi, dei componenti esperti Dott. Gerry Boratto, Ing. Guido Cuzzolin e Arch. Filippo Tonerò, del Dirigente Responsabile della Tutela Ambientale della Provincia di Venezia, del Dirigente della Direzione Distretto Bacino Idrografico Piave Livenza Sile, del Dirigente della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi e del Dirigente della Direzione Geologia e Attività Estrattive, ritenuto che siano state fornite risposte soddisfacenti alle osservazioni e ai pareri pervenuti secondo quanto contenuto nell'Allegato 1, esprime all'unanimità

### **parere favorevole**

di compatibilità ambientale sul progetto subordinatamente al rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni di seguito indicate.

## **PRESCRIZIONI**

- A.** Tutti gli impegni assunti dal Proponente con la presentazione della domanda e della documentazione trasmessa, anche integrativa, si intendono vincolanti ai fini della realizzazione dell'opera proposta, salvo diverse prescrizioni e raccomandazioni sotto specificate.
- B.** Il Progetto Definitivo dovrà sviluppare:
  - c. le impostazioni di cui alla **Soluzione n°1** prospettata nel Preliminare (con salvaguardia del Bosco di Bandiziol). Per la viabilità di completamento ci si dovrà attenere alla **Soluzione progettuale n° 3**, con l'applicazione di tutti i possibili accorgimenti atti a minimizzare l'utilizzo di aree di pregio agricolo, massimizzando le ipotesi di recupero e implementazione delle opere preesistenti e loro recupero in senso ecologico e/o sociale
  - d. per quanto riguarda il collegamento Via Piancavallo e Variante S.P. n° 59, la soluzione che preveda il riutilizzo del cavalcavia esistente su Via Piancavallo in corrispondenza del vecchio Casello, prevedendo l'immissione all'altezza della rotatoria esistente su Via Fosson e conseguente il riutilizzo della viabilità già realizzata da Veneto Strade S.p.A. compresa del sottopasso esistente in corrispondenza dei piazzali del vecchio casello.
- C.** In fase di progettazione definitiva il Proponente dovrà:
  - 1. recepire, per quanto attiene al tracciato, gli indirizzi generali così come illustrati nelle presenti prescrizioni;

2. verificare le interferenze dell'infrastruttura stradale con i perimetri dei fondi privati al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità; dovrà, inoltre, essere sempre garantita l'accessibilità ai fondi agricoli, la continuità della rete idrica naturale e di bonifica;
3. nei casi in cui le opere di progetto (cunicolo del piazzale della stazione di esazione) vengano a trovarsi sottofalda, descrivere in dettaglio i relativi sistemi di impermeabilizzazione, che, in ogni caso dovranno garantire la perfetta tenuta idraulica delle opere stesse;
4. nelle aree ove è previsto l'impiego di sistemi di emungimento della falda per abbassare la superficie freatica, stimare la portata di prelievo necessaria al fine di verificare l'esistenza di ricettori idonei a ricevere tale portata di sversamento; dovranno essere inoltre preventivamente valutate le caratteristiche chimiche delle acque di prelievo per verificare l'idoneità allo sversamento in acque superficiali; infine dovrà essere monitorato con piezometri l'ampiezza dell'area di abbassamento al fine di evitare effetti sulle utilizzazioni in atto e comunque sugli edifici esistenti;
5. rivedere le modalità di realizzazione delle vasche di laminazione, in ordine alla necessità di aggettare la falda tenendo conto dei fabbricati limitrofi;
6. illustrare in dettaglio l'impatto dell'opera sulla situazione idraulica locale, in particolar modo nelle aree a sofferenza idraulica, dove la realizzazione della struttura potrebbe peggiorare la situazione; dovranno essere inoltre precisate le misure di mitigazioni previste, che non dovranno comunque apportare modificazioni peggiorative della situazione esistente; tali interventi dovranno essere concordati con il competente Consorzio di Bonifica;
7. definire in modo puntuale le opere idrauliche, il loro dimensionamento, modalità di rilascio delle acque della piattaforma stradale e le misure compensative, in merito alla compatibilità idraulica di cui alla D.G.R.V. n° 2948/2009 (con tempi di ritorno non inferiore a 50 anni), e dovrà altresì predisporre adeguati sistemi di controllo in corrispondenza degli scarichi nei corpi idrici superficiali, inoltre dovranno essere rispettate le disposizioni contenute nel P.T.A. approvato con Deliberazione del C.R. n° 105 del 5.11.2009 con particolare riferimento all'art. 39;
8. in merito al P.A.I. dei Fiumi Bacchiglione, Brenta, Isonzo, Piave e Tagliamento, approfondire compiutamente le possibili interferenze con le zone di pericolosità idraulica ivi previste, segnalate anche dai competenti Consorzi di Bonifica ed Uffici del Genio Civile;
9. garantire la continuità delle acque di superficie della rete minore, ove queste intercettino l'infrastruttura in esame sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, con manufatti da concordare con i competenti Consorzi di Bonifica;
10. effettuare un approfondito studio geologico, idrogeologico e geotecnico, con prove sperimentali in situ (sondaggi e prove penetrometriche) ed in laboratorio, ai fini di una corretta e puntuale valutazione dei parametri stratigrafici, idrogeologici e geotecnici con particolare dettaglio ai tratti ove sono previste le opere d'arte maggiori, tenendo inoltre conto del grado di sismicità dell'area;
11. prevedere nella realizzazione delle fondazioni profonde per il sostegno delle opere d'arte principali, accorgimenti idonei a contenere la dispersione delle miscele utilizzate, prevedendo anche l'utilizzo di bacini di decantazione a tenuta stagna prima dell'allontanamento finale;
12. prevedere, che l'area di parcheggio scambiatore prevista venga idoneamente attrezzata e predisposta per una dotazione minima di circa 100 posti auto, e per aree dedicate agli autotrasporti su gomma;
13. in ordine alla componente rumore:
  - approfondire la Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, al fine di meglio individuare i ricettori interessati dalla realizzazione dell'Opera e di poter correttamente dimensionare le corrispondenti misure di mitigazione preventiva; redigere una cartografia aggiornata e dettagliata in scala opportuna con evidenziati i ricettori sensibili all'impatto acustico, nonché un inventario degli stessi in conformità al D.P.R. 30.03.2004 n° 142 afferente al tracciato individuato di cui al precedente punto 1, comprese le opere complementari;
  - prevedere idonee barriere acustiche su tutti i tratti ove il modello e le misure post opera indichino un superamento dei limiti; nel merito nelle zone di particolare impatto e di rilevante valenza ambientale, le barriere dovranno essere realizzate in modo tale da



- conseguire un appropriato inserimento paesaggistico;
  - rispettare integralmente, nella predisposizione del Piano di Mitigazione sul rumore, il dettato della normativa vigente indipendentemente dall'altezza degli edifici;
  - eventuali interventi diretti al ricettore, andranno presi in considerazione solo nel caso in cui risulti documentata l'impossibilità tecnica di raggiungere il rispetto dei limiti acustici esterni mediante opportune scelte progettuali e/o interventi di mitigazione alla sorgente;
14. effettuare un bilancio delle superfici boscate, quantificando in dettaglio le aree da disboscare e le aree rispettive di rimboschimento in conformità alle vigenti normative nazionali e regionali e prevedere, conseguentemente per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie autoctone e non allergeniche, al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette e di insediamenti abitativi), avvalendosi del Servizio Forestale della Regione ed in accordo con A.R.P.A.V.;
15. assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero e dimensioni adeguate;
16. prevedere il riutilizzo dei materiali di scavo e di aggregati riciclati, in conformità alla vigente normativa in materia ed in particolare secondo le direttive della D.G.R.V. n° 2424 del 8.08.2008 del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 4/2008 e D.M. 203/2003; inoltre gli aggregati riciclati utilizzati, dovranno rispettare le disposizioni della circolare UL/5205/2005;
17. redigere un Piano di Cantierizzazione che preveda:
- la collocazione di tutte le aree logistiche, gestionali e temporali per le attività di cantiere, indicando inoltre le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
  - la valutazione delle immissioni in atmosfera di inquinanti e polveri, l'analisi del rumore e delle vibrazioni e prevedendo, ove necessario, adeguate misure per evitare i superamenti, nonché la realizzazione di idonee barriere fonoassorbenti provvisori;
  - la specificazione della quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione e di drenaggio per l'agottamento della falda, delle acque di lavaggio dei piazzali, delle acque di prima pioggia, per ciascuna delle aree di cantiere, con particolare attenzione ai tratti adiacenti e più prossimi ad aree tutelate o di ambito fluviale;
  - l'adozioni di adeguati sistemi in grado di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque dei corsi d'acqua naturali e dei canali di bonifica;
  - la realizzazione di un sistema di impermeabilizzazione e collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dei cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, con particolare attenzione agli sversamenti accidentali;
  - l'utilizzo dell'asse stradale di progetto evitando il più possibile di interessare la viabilità ordinaria locale;
  - l'utilizzo di mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico;
  - la realizzazione, per ogni uscita dei mezzi operativi dalle area di cantiere, di un sistema chiuso di lavaggio delle ruote;
  - la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti;
  - la continuità delle viabilità secondarie interessate ed interferite.

Il Piano di Cantierizzazione dovrà essere correlato di specifiche procedure e istruzioni operative per gli operatori da concordare con A.R.P.A.V. e da trasmettere anche a Comuni e Provincia. Tale Piano dovrà essere comprensivo, inoltre, di un programma di informazione e formazione del personale operante per la salvaguardia delle componenti ambientali e naturalistiche durante la realizzazione dell'opera, così da evitare il verificarsi di comportamenti impattanti e gestire correttamente eventuali situazioni di emergenza ambientale.

18. Predisporre e rendere operativo un Piano per la sistemazione e la gestione delle aree a verde, delle aree attrezzate e di laminazione - fitodepurazione; il Piano deve assicurare, oltre alla mitigazione visiva, il ripristino e la ricostruzione dei corridoi ecologici, così come individuati negli strumenti di pianificazione territoriale, da sottoporre all'approvazione dei competenti Servizi Regionali e dell'A.R.P.A.V.;

- D.** Il Piano di Monitoraggio Ambientale P.M.A., specifico per il Casello di San Stino andrà concordato con A.R.P.A.V. in fase di Progetto Definitivo, sulla base delle Osservazioni già espresse per il P.M.A. della Terza Corsia della A4.
- E.** Venga previsto nelle vasche di laminazione e di accumulo un dispositivo tale da impedire, in caso di arrivo di uno sversamento accidentale di sostanza fluida, lo svuotamento della vasca nella rete irrigua, prima dell'eliminazione della sostanza inquinante riversata.
- F.** Devono essere analizzati gli effetti della nuova impermeabilizzazione sul deflusso delle acque meteoriche e sulla rete di raccolta finale, devono essere previste opere e manufatti in grado di mantenere invariato l'attuale coefficiente udometrico.
- G.** Tutte le aree interessate temporaneamente a vario titolo dall'infrastruttura di progetto, con particolare attenzione alle aree di cantiere e/o di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo, dovranno essere al termine dei lavori ripristinate nello stato originario.
- H.** Le operazioni di scavo dovranno essere preventivamente concordate con la competente Soprintendenza Archeologica, prevedendo un adeguato Piano di Indagine Geoarcheologica a mezzo di saggi preliminari (sondaggi, carotaggi, trincee, e così via).
- I.** Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso secondo quanto previsto dalla normativa vigente, in particolare dovrà essere previsto l'utilizzo di tecnologia a Led.
- J.** Deve essere redatto un Piano di Sicurezza Generale ed un Piano di Intervento Specifico in caso di incidenti che coinvolgano mezzi con prodotti infiammabili/tossici od inquinanti con particolare attenzione per quest'ultimo, all'impatto sulla componente idrica e sul suolo, inoltre, tale Piano, comprensivo di procedure operative e istruzioni, dovrà essere trasmesso ai Comuni, Province ed A.R.P.A.V..
- K.** Nelle successive fasi di progettazione, e nel caso vengano individuato percorsi alternativi o vengano introdotte varianti al presente progetto, sia presentata nuova relazione per la Valutazione di Incidenza Ambientale, come previsto dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE.
- L.** Tutti gli oneri da sostenere per la verifica degli adempimenti conseguenti alle prescrizioni allegate al parere, con particolare riferimento ai Piani dei Monitoraggi Ambientale, sono posti a carico del Proponente e dovranno essere, altresì, evidenziati nel Quadro Economico del Progetto Definitivo.

### **RACCOMANDAZIONI**

- A.** Si raccomanda di concertare con gli Enti competenti la possibilità di realizzare le opere di adeguamento della S.P. n° 60 e le opere previste nell'ambito del progetto S.F.M.R.; in alternativa si raccomanda di riconsiderare il collegamento fra la frazione di Loncon ed il centro abitato di San Stino ottimizzando la soluzione 2 prevista nel S.I.A..

### **COMPENSAZIONI**

Per quanto riguarda le compensazioni ambientali si ritiene di individuare le seguenti opere da realizzare in accordo con il Concedente:

1. realizzazione di itinerari ciclabili a valenza comunale e sovracomunale.

Il Segretario della  
Commissione Regionale V.I.A.  
*Eva Maria Lunger*

Visto: Il Presidente della  
Commissione Regionale V.I.A.  
*Ing. Silvano Vernizzi*

Il Dirigente  
Unità Complessa V.I.A.  
*Dott.ssa Laura Salvatore*

Il Vice-Presidente della  
Commissione Regionale V.I.A.  
*Avv. Paola Noemi Furlanis*

Vanno visti n. 121 elaborati