



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC in corso di registrazione per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dell'Autostrada A28 lotti 28 - 29 da realizzarsi nei Comuni di Gaïarine, Cordigliano, Orsago, Godega S. Urbano, Codognè, S. Fior, S. Vendemiano presentata dalla Società Autovie Venete con sede a Trieste - Via Locchi 19, in data 14 febbraio 1997;

VISTO il parere formulato in data 15 luglio 1997, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autovie Venete;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- il prolungamento dell'autostrada A28, per una estesa di 13 Km, che collega Portogruaro a Conegliano e che si diparte dal tronco già esistente sul confine regionale Veneto-Friuli interconnettendosi poi, con la A27 Mestre-Belluno all'altezza di Conegliano;
- il tronco in progetto, risulta diviso in due lotti : Lotti 28 e 29 che si estendono rispettivamente per m 8723,99 e 4905,66;
- complessivamente il tracciato mantiene, con sovrappassi e sottopassi, la continuità di 8 provinciali e comunali, mentre interrompe circa 30 strade vicinali e poderali;
- per alcune delle strade provinciali intersecate dal tracciato sono previste varianti di tracciato ed al fine di raccordare la viabilità minore e mantenere l'accessibilità rurale, sono previsti circa 13,5 km di nuova viabilità;

- al km 36+400 il Progetto posiziona la nuova barriera di Sacile, l'unica prevista sull'intero prolungamento della A28;
- alla progressiva 46+100 circa, è prevista l'ubicazione delle due aree di sosta "Ghebo" attrezzate a verde e connesse ad una zona a verde di circa 1 ettaro, "afforestata a Memorial" (ricostruzione del bosco planiziale di tipo Quercio-carpinetto boreo italico);
- al termine del lotto è prevista la realizzazione del nodo-svincolo per il collegamento diretto, ad interconnessione chiusa dell'A28 con l'A27 e con il relativo casello di Conegliano (che si connette con le viabilità ordinarie : S.P. 15, S.P. 165, S.P.46);

osservato che:

- i "corsi d'acqua" principali intersecati dal lotto 28 per i quali è previsto il superamento mediante scatolari sono: il Fosso, il Torrente Codolo, il Fosso Zigana. Degli altri numerosi fossi intercettati alcuni vengono superati mediante il loro tombinamento attraverso l'uso di scatolari altri vengono deviati e raccordati a cielo aperto alla rete idrica superficiale.

In una precedente versione del progetto al km 44, era prevista la realizzazione dello svincolo a trombetta di Godega di S. Urbano, che permetteva lo scambio con la viabilità ordinaria immettendosi nella strada provinciale n. 41. Secondo la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale pubblicata dal proponente, detto svincolo risulta rinviato ad una seconda eventuale fase con altro progetto, e quindi non è incluso tra le opere oggetto della presente valutazione.

Prima della fine del Lotto 28 verrebbe superato il Torrente Codolo mediante la realizzazione di un ponte a luce singola;

- i corsi d'acqua principali individuati dal lotto 29 sono: la fossatella Ghebo, il Torrente Cervada, il Fosso Moretti.

Per questi due ultimi corsi d'acqua il progetto prevede una sistemazione dell'alveo con modifica del corso del Fosso Moretti che viene troncato, deviato e reinnestato sul Torrente Cervada.

Alcune soluzioni progettuali risultano essere di parziale recepimento di integrazioni di progetto richieste a seguito del Provvedimento della Regione Veneto del 15.04.1996;

- per quanto riguarda le acque di prima pioggia, viene individuata la possibilità di adottare reti di raccolta in grado di convogliare i primi 15 minuti di pioggia caduta su 5.000 mq di superficie in un serbatoio in cui verrebbero accumulate e decantate prima di essere inviate a un disoleatore, a valle del quale "l'acqua rilanciata in fosso dovrebbe accusare un livello di BOD e COD secondo norme vigenti"; tale tipo di trattamento verrebbe "ipotizzato in corrispondenza dei maggiori corsi d'acqua intersecati" oltre che della barriera di Sacile e dell'area di sosta. Lo Studio d'impatto ambientale inoltre accenna che "si svilupperà una serie di interventi" tendenti al contenimento degli eventuali elementi inquinati segnalati da un ipotetico sistema di monitoraggio, tra i quali "il blocco, in forma automatica, all'interno dei fossi adduttori delle acque contaminate, in attesa del prelievo forzato";
- per quanto riguarda i siti di cantiere, si afferma che sarebbero "probabilmente" uno per ciascun lotto, ciascuno puntiforme in avanzamento a partire dall'estremità ovest del relativo lotto.

In ordine all'approvvigionamento dei materiali occorrenti per la costruzione dell'opera, lo Studio d'impatto ambientale individua aree di cava che dichiara compatibili con il Piano Regionale per le Attività di Cava redatto in conformità alla LR 44/82. Lo studio individua inoltre la distanza stradale delle cave dai siti di accesso ai cantieri, i tempi di percorrenza, ed alcune possibilità di itinerari su viabilità esistenti.

Inoltre lo scotico di terra vegetale verrebbe reimpiegato, secondo lo Studio d'impatto ambientale per più della metà, sui rilevati e negli svincoli. La parte eccedente, "per l'alto valore ecologico", verrebbe "reimpiegata nelle aree agricole vicine a maggior esigenza di incremento nello strato attivo pedologico";



Il Ministro dell'Ambiente

valutato che:

- l'autostrada A28 nel tracciato di progetto si colloca tra Conegliano e Sacile, per la gran parte a sud del limite inferiore della fascia di ricarica degli acquiferi, all'interno della fascia delle risorgive. Tale collocazione non trova totale riscontro e coerenza con l'insieme del *corpus* pianificatorio:
 - nel Piano Regionale Trasporti (PRT, 1990) il tracciato della connessione autostradale Conegliano Pordenone è collocato a nord della attuale S.S. 13 anziché a sud come nell'attuale progetto;
 - nel Piano Territoriale di Coordinamento del Veneto (PTRC, 1992) la connessione Pordenone-Conegliano, è prevista e indicata in cartografia con un tracciato comunque più aderente alla attuale direttrice stradale (S.S. 13), e/o collocato tra questa e le linea ferroviaria, comunque più a nord di quanto non sia il tracciato di progetto (tutto a sud della stessa linea ferroviaria);
 - in nessuno dei citati Piani Territoriali e di Settore (PVGC, PRT, PTRC) risultano specificate la densità e le modalità di integrazione della suddetta autostrada con le reti stradali ordinarie dei territori da essa attraversati (numero accessi, loro distanziamento e collocazione, ecc.).
- L'aggiornamento completo dell'intero PRT previsto all'art. 44 del PTRC per tutta la grande viabilità (autostrade comprese), che doveva, tra l'altro, "indicare "priorità e modalità operative nella definizione dei tracciati", non risulta ancora effettuato. Non è pertanto del tutto definito il quadro di riferimento definitivo di programmazione regionale aggiornato rispetto al quale collocare la coerenza dell'opera;
- nel Piano Provinciale della Viabilità (1995, riportato anche nel S.I.A.) è prevista una "barriera" di esazione a Pianzano, ad ovest dell'ipotetico "innesto" di Godèga S.Urbano, ad indicare un'estensione anche nella parte centrale ed orientale del tratto veneto (in oggetto) del sistema di gestione 'aperto' già adottato nel tratto friulano (in fase di ultimazione). Tale soluzione non corrisponde nè fisicamente nè funzionalmente con quella adottata nel progetto;
 - il tracciato proposto nel progetto si inserisce per larga parte nella fascia delimitata dal PTP come "fascia delle risorgive", riconosciuta tra l'altro nel PTRC come confine meridionale della fascia collinare e pedemontana di ricarica degli acquiferi e di riaffioro degli stessi. All'interno di quest'ultima, classificata dal PTRC come area a più elevata vulnerabilità ambientale, ricade una parte minore del tracciato;
 - quanto al contesto paesistico agrario, la tipologia di area in cui si inserisce l'opera, per il suo interesse storico-culturale (zone di risorgiva, con sistemazioni poderali a "campo chiuso" ed elevata presenza di siepi e fasce alberate) è compresa fra gli ambiti meritevoli di tutela per la cui puntuale identificazione il PTRC (rel. 5.5.4.6 e art. 32) dispone il rinvio a più precise analisi, funzionali alla conseguente protezione, a scala di Piano Territoriale Provinciale e Comunale. In tal senso dispone anche la classificazione dell'ambito territoriale vasto in cui si trova inserita l'opera tra le "aree ad eterogenea integrità del territorio agricolo", per le quali "gli strumenti subordinati debbono essere particolarmente attenti ai sistemi ambientali, mirati rispetto ai fenomeni in atto, al fine di governarli preservando per il futuro risorse ed organizzazione territoriale delle zone agricole" (tav. 3 ed art. 23 PTRC);
 - intersecato dal tracciato autostradale, nella sua parte più orientale, risulta anche un "itinerario di valore storico e storico-ambientale" censito e definito nel PTRC (tav. 4);
 - il tracciato proposto interseca anche alcune aree che sia il PTRC che il Piano Territoriale della Provincia di Treviso (PTP, 1995) individuano come esposte al rischio di esondazione e quindi sottoposte a particolari regimi autorizzativi da parte delle diverse autorità competenti alla regimazione idraulica e rispetto alle quali aree lo Studio d'impatto ambientale non considera in modo sufficientemente specifico gli effetti impattanti globali dell'opera rispetto ai rischi sopra richiamati;

GB

- dei suddetti aspetti inerenti il piano programmatico e di pianificazione, lo studio d'impatto ambientale non presenta una adeguata analisi valutativa, tanto che nemmeno dà conto di alcune delle indicazioni dei suddetti Piani e, nell'analisi per matrici, non considera con un adeguato valore ponderale il valore paesaggistico d'insieme, nè considera gli elementi di puntuale valore storico-culturale e paesaggistico (ville e parchi, insieme vegetazionali di pregio, itinerari di valore naturalistico e storico-ambientale e di paesaggio agrario), entrambi individuati negli strumenti di pianificazione territoriale regionale;

Aspetti progettuali

- rispetto alle finalità dell'opera proposta così come riportate nello Studio d'impatto ambientale, va rilevato che la reale possibilità di conseguire l'obiettivo dichiarato per l'opera, cioè la capacità di catturare una sostanziale quota del traffico che attualmente insiste sulla S.S. 13 Pontebbana nonché dalle altre direttrici del quadrilatero Conegliano, Pordenone, Mestre-Portogruaro, solleva consistenti perplessità, anche alla luce di analoghe esperienze e realizzazioni autostradali chiuse (A27) nell'area;
- tra l'altro nello Studio d'impatto ambientale le considerazioni e le previsioni di traffico non appaiono supportate nè da precise ed aggiornate analisi (i dati utilizzati risalgono ad oltre 10 anni fa), nè da rigorose metodiche simulative:
 - non viene fornita una adeguata descrizione quali-quantitativa della rete di viabilità (offerta) dell'area oggetto di studio;
 - non viene fornita una analitica rappresentazione degli attuali flussi di traffico (domanda) rilevabili su tale rete;
 - non viene fornita una rappresentazione, nè analitica, nè sintetica, per indicatori trasportistici complessivi, dell'attuale assegnazione del traffico alla rete (equilibrio domanda-offerta);
 - del modello matematico che sembra utilizzato per la ricostruzione dello stato attuale e per la previsione dello stato futuro, non vengono indicati nè i criteri di assegnazione nè i parametri per la definizione del "costo generalizzato". In particolare non viene fornito e motivato una misura del valore del tempo e quindi della disponibilità a pagare da parte dei diversi tipi di utenza ora compresenti sulla S.S. 13;
 - non viene fornito un quadro previsione di evoluzione della domanda, articolato nel tempo e per tipologia d'utenza, con criteri e ipotesi di previsione;
 - non viene fornita una descrizione puntuale delle innovazioni di rete introdotte nel grafo utilizzato per la stima degli effetti dell'intervento (connessioni introdotte e relativi attributi);
 - non vengono misurate le prestazioni complessive della rete nello scenario comprensivo dell'intervento in oggetto (indicatori trasportistici sintetici: livelli di servizio dei diversi archi, tempi e costi complessivi di viaggio, ecc).
- E' quindi impossibile qualsiasi valutazione sull'attendibilità delle previsioni di traffico e quindi sulla necessità dell'opera sulla base delle sole informazioni deducibili dallo Studio d'impatto ambientale;
- quand'anche la previsione di traffico dichiarata nello Studio d'impatto ambientale di 8500 veicoli giornalieri, fosse assunta come corretta, la realizzazione dell'opera appare sovradimensionata per un simile traffico.

Nell'ipotesi, che sembra più realistica, secondo la quale i flussi veicolari oggi insistenti sulla S.S. 13 (la direttrice insediativa e di traffico che si vorrebbe alleggerire) siano più consistenti di quelli riportati (10500 veicoli al giorno), non appare probabile che un'opera autostradale come quella in esame possa catturare una quota sostanziale o anche solo significativa di tali flussi. Per analogia con altre situazioni limitrofe assai simili per traffico, rete stradale e caratteristiche insediative,



Il Ministro dell'Ambiente

(autostrada A27 Mestre-Conegliano-Vittorio Veneto, sulla stessa direttrice Pontebbana), si può fondatamente ritenere infatti che vi sia anche nel caso della S.S. 13 una notevole consistenza di traffici di breve-media percorrenza o comunque diretti e/o destinati ai singoli insediamenti locali allineati sulla stessa S.S. 13. Questi traffici troverebbero scarsa convenienza ad utilizzare un'autostrada così attrezzata, e cioè con un sistema di gestione "chiuso" (pochi accessi, tutti presidiati e con pedaggio pagato sulla base della percorrenza), senza alcun accesso intermedio su 13 km, e distanziata dalla S.S. 13 dai 3 ai 5 km. L'assetto dell'infrastruttura progettata, in particolare, contrasta con le caratteristiche della stessa A28 nel confinante tratto friulano già in esercizio, laddove la sua vicinanza con l'asse insediativo della viabilità storica, l'alta densità di accessi ed il sistema di gestione pure a pedaggio ma "aperto" rendono effettivamente assai utile quella realizzazione e definitivamente decongestionata la viabilità ordinaria parallela. Nel tratto veneto, impostato con modalità assai diverse, il consistente rischio è che la S.S. 13 non risulti significativamente decongestionata. Questa stessa considerazione è tra l'altro avanzata dai Sindaci dei Comuni interessati dall'intervento, i quali appaiono consapevoli inoltre della impossibilità di efficace fruizione della stessa da parte dei residenti e degli operatori economici dell'area, tanto che propongono la realizzazione contestuale non solo di ulteriori vie di accesso all'opera proposta e relativi raccordi complementari, ma anche di ulteriori itinerari di viabilità alternativa alla S.S. 13 aperti, più integrati e aderenti alla stessa.

E d'altronde non esiste inoltre alcuna possibilità giuridica di obbligare il traffico pesante a trasferirsi lungo un itinerario autostradale a pedaggio con sistema chiuso.

Oltretutto l'obiettivo di rendere preferibile l'autostrada rispetto alla strada statale, non può essere separato dal momento progettuale né conseguito nemmeno in un secondo momento attraverso sole modifiche o adattamenti gestionali che la rendano "aperta", in quanto l'opera proposta realizza una "interconnessione chiusa" esclusiva con l'autostrada A27 a sua volta "chiusa"; questo ne impedirebbe qualsiasi trasformazione da "chiusa" ad "aperta";

- la coincidenza del nodo di innesto sull'autostrada A27 con il casello di Conegliano comporta il sovrapporsi dei traffici diretti e provenienti da Conegliano che percorrono l'A28 con quelli analoghi che percorrono l'A27. In altre parole si verrebbero a concentrare in un unico punto i traffici autostradali di tutta la parte nord della pianura trevigiana (ambito coneglianese) sia per la direttrice nord-sud sia per la direttrice est-ovest; e questo punto è servito solo da viabilità provinciale di livello inferiore e discosto dalla Circonvallazione (S.S. 13). Per quanto scarso possa essere il traffico che riesce a catturare la autostrada A28, questo fatto, anziché migliorare le condizioni di deflusso sull'intera rete coneglianese, rischia concretamente di peggiorare ulteriormente la situazione;
- nessun accenno inoltre viene fatto a possibili tracciati o anche corridoi alternativi. In questo caso ciò è particolarmente rilevante, a causa dell'interferenza del tracciato di progetto con l'area delle risorgive. Va in proposito osservato che se si può considerare vincolato il caposaldo orientale ad innesto con il Lotto 27, già in fase di ultimazione, viceversa l'attestamento sull'autostrada A27 non può ritenersi ugualmente vincolato e quindi l'innesto in corrispondenza dell'attuale casello di Conegliano, va considerato come una soluzione tra le diverse possibili. Di conseguenza altre alternative di corridoio anche sostanziali, potrebbero essere effettive. La soluzione univocamente prospettata, non appare idonea;
- oltre alla sottrazione di territorio dovuto all'ingombro dell'opera, si può desumere dal progetto l'interruzione di numerose strade vicinali, nonché la necessità di circa 14 km di nuova viabilità per raccordare la viabilità minore e mantenere l'accessibilità rurale;
- dal punto di vista dell'analisi economica, i saggi di rendimento interno riportati nel SIA risalgono

ad uno studio di oltre 10 anni fa e sono solo accennati, senza essere accompagnati da alcuna illustrazione esplicativa nè della tipologia dei costi e dei benefici considerati, nè dei relativi valori unitari ad essi attribuiti nell'analisi;

Aspetti ambientali

- l'area interessata dall'intervento, omogenea dal punto di vista agricolo, paesaggistico e idrogeologico, è ubicata nell'ambito della fascia delle risorgive della Pianura Padano Veneto-Friulana, ed è caratterizzata dalla presenza di zone umide, ricchezza del reticolo idrografico, ma anche vulnerabilità delle acque;

Nella considerazione degli effetti indotti dall'opera sul sistema idrografico va considerato che l'opera si inserisce in un contesto idrologico complesso derivante dall'imponenza dell'acquifero indifferenziato e dal suo riemergere in corrispondenza della fascia delle risorgive, determinata dalla progressiva impermeabilità del sottosuolo e dei suoli.

Le unità idrogeologiche (cinque Acquiferi quaternari, Aquitard terziario e Acquifero Mesozoico) sono interconnessi in senso verticale per intercalazione di livelli a permeabilità contenuta;

- il tracciato in progetto, taglierebbe la fascia delle risorgive, collocandosi a sud di essa per buona parte e portandosi a nord solo nel tratto terminale occidentale.

Lo studio d'impatto ambientale rileva che il problema maggiore emerso durante la realizzazione dei lotti precedenti, risulta essere dovuto alle mediocri caratteristiche geotecniche dei terreni attraversati (limi, argille, torbe) che presentano capacità portanti scadenti e causano cedimenti rilevanti, tanto che in sede progettuale, particolare attenzione è stata dedicata alle caratteristiche geotecniche dei terreni coinvolti nella costruzione del sedime stradale e delle opere connesse.

Le argille presenti in misura estesa, impedendo l'infiltrazione delle acque superficiali, possono causare fenomeni di ristagni e quindi, per facilitare il drenaggio, i campi sono baulati;

- dal punto di vista idrogeologico, gli scambi tra gli acquiferi sotterranei e tra questi e il sistema idrico superficiale sono assai complessi.

La fascia delle risorgive rappresenta il saldo attivo tra l'alimentazione sotterranea di monte - dovuta alle infiltrazioni nelle fratture dei massicci calcarei, alle acque meteoriche che percolano nel sottosuolo e alla dispersione dei corsi d'acqua - ed il deflusso sotterraneo degli acquiferi che interessano la pianura.

Il fenomeno delle risorgive localizzato lungo tale fascia, ed originato dall'eccedenza idrica dell'acquifero freatico indifferenziato è determinato dalla riduzione della sezione permeabile dell'acquifero, dovuta al progressivo passaggio a granulometrie più fini dei depositi alluvionali.

Nel bilancio idrico tra portata media in ingresso e portata in uscita dal sistema idrogeologico, la portata media annua delle risorgive rappresenta circa il 55% della portata in ingresso, stando così a indicare la stretta dipendenza tra il regime delle acque sotterranee di Alta Pianura, il regime dei fiumi e le risorgive (Antonelli e Dal Prà, 1980);

- si evidenzia che il progetto pur prevedendo interventi volti a preservare in qualche misura la continuità delle falde idriche superficiali nonché del reticolo idrografico, non ha individuato su supporto cartografico di scala opportuna la "fascia delle risorgive", ma solo il suo limite superiore (come da allegato n. 3.1.3 allo Studio di VIA presentato), nè ha effettuato una ricognizione con analisi approfondita del sistema di scorrimento delle acque della falda superficiale che in tale area affiora;

Idrologia e Idrogeologia

- nell'intento di garantire la continuità dei corsi d'acqua intersecati dall'autostrada, il progetto prevede in generale il raccordo a cielo aperto dei corpi idrici che devono attraversare il rilevato autostradale ed il loro tombinamento in corrispondenza dello stesso, attraverso l'uso di scatolari in



Il Ministro dell'Ambiente

c.a.;

- Dall'indagine svolta dal WWF, che è stata presentata nello Studio d'impatto ambientale come annesso "B" si rileva che in 13 km di tracciato:

- a) sono 73 i corsi d'acqua che vengono intersecati dall'autostrada;
- b) vengono eliminati km 2,2 di fossati. Si tratta di fossati di risorgiva che vengono interrati, e dei quali non rimarrà più traccia. Tra questi sono inclusi anche i fossi deviati su nuovi alvei, senza che il flusso d'acqua, dopo l'attraversamento, torni nell'alveo originale;
- c) vengono tombati circa km 2 di corsi d'acqua. Si tratta di fossati di risorgiva o scoli, che pur mantenendo la loro posizione originale, vengono incanalati in scatolari o tombini. Sono conteggiati anche gli scatolari o tombini di nuova posa per lo scolo di flussi d'acqua deviati;
- d) vengono deviati circa km 2 di fossi. Si tratta di fossi di risorgiva o scoli che vengono interrati e quindi destinati a scomparire, ma per i quali è prevista una deviazione con presenza di tombature, che riportano il flusso d'acqua, dopo l'attraversamento dell'autostrada, nell'alveo originale;

- per assicurare lo scorrimento sotterraneo delle acque di falda in corrispondenza dei rilevati, il progetto si affida alla realizzazione di trincee drenanti in ghiaia rivestite in tessuto non tessuto, poste al di sotto dello strato di bonifica e localizzate in alcuni tratti più sensibili al fine di favorire una migliore continuità idraulica sotterranea;

L'insieme delle opere di regolazione delle acque, costituisce di fatto il presupposto di un diverso e nuovo regime idraulico con impatti su possibili pericoli di laminazione a monte dell'autostrada e sulla capacità di mantenimento delle quote delle falde acquifere. Tra l'altro, nel SIA, non sono reperibili elementi di valutazione dell'impatto dell'opera su l'assetto idraulico complessivo dell'area. D'altra parte gli effetti sopra descritti, che sicuramente si verificheranno, non troverebbero in ogni caso una esatta definizione se non con studi estremamente approfonditi.

L'insieme delle dinamiche idrauliche, costituisce peraltro rischio di protezione civile tanto che, questo fattore di rischio è stato considerato nel piano di interventi straordinari della Protezione Civile, come peraltro evidenziato dal documento dei Sindaci della zona (consegnato il 4 luglio 1997);

- il progetto non garantisce nell'area interessata il mantenimento dell'attuale sistema delle risorgive sia sotto il profilo idrogeologico che vegetazione e faunistico.

Il riconoscimento di tale fascia delle risorgive, peraltro già individuata nel Piano Territoriale Provinciale, sarebbe stato necessario anche al fine di localizzare l'opera all'interno di esso ed illustrarne gli elementi di maggiore pregio paesaggistico ambientale, nonché quelli già sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 1C della 431/85;

- l'opera determina la discontinuità nel reticolo idrografico, irrigidendolo, e sulla base dell'attività istruttoria svolta, vi sono forti perplessità che l'assetto idrologico così modificato sia adeguato rispetto al normale deflusso delle acque in regime ordinario e di piena e che l'insieme di interventi di mitigazione dell'"effetto barriera" singolarmente descritti e giustificati, siano validi al fine di assicurare la continuità del sistema idrologico.

Tra l'altro, tenuto conto della presenza di acque di falda particolarmente superficiali e considerata la natura particolarissima dei luoghi attraversati dall'infrastruttura, si evidenzia nel SIA una carenza nell'affrontare le problematiche di impatto, la valutazione degli effetti, nonché le mitigazioni adottate, nella loro globalità e con particolare riferimento ai siti naturali attraversati ed alla modificazione del regime idraulico.

Aspetti naturalistici e paesistici

- se il Progetto adotta misure tese a ripristinare in qualche modo la continuità idraulica e idrologica dell'area, misure peraltro inadeguate e non migliorabili, mancano nello Studio d'impatto ambientale

GR

previsioni relative all'evoluzione del sistema ambientale e alla sua conservazione. Pur con le trasformazioni effettuate in passato (parziali regimazioni agrarie, fossi, bonifiche) l'area ha finora subito alterazioni quasi esclusivamente per opere ed attività agricole ed ha mantenuto valori naturalistici e paesistici di particolare pregio, tali da potersi individuare: elementi estetici e paesaggistici riconoscibili, viste prospettiche d'insieme, ecosistemi e areali di interesse fitosociologico legati sia all'area umida delle risorgive che all'azione antropica ;

- la zona inoltre comprende biotopi caratterizzati da particolare ricchezza di valori ambientali e biologici.

Il paesaggio agricolo presenta assetti tipo "bocage" a campi chiusi, con una presenza cospicua di siepi e fasce boscate. Si riscontrano la presenza di alcuni lembi di formazioni boschive che rappresentano il residuo dell'antica foresta planiziale. Pur essendo impoveriti, rappresentano pur sempre significative oasi floristico-vegetazionali sicuramente importanti anche per la fauna.

In assenza di carte vegetazionali di dettaglio, non allegate, non è dato di sapere con certezza la lunghezza totale di alberature e siepi che si prevede vengano abbattute per dar luogo al nuovo tracciato;

- nonostante l'intervento antropico che ha alterato le caratteristiche proprie dell'area, lungo il tracciato dell'autostrada, da Sacile a S. Vendemiano si possono rilevare almeno 6 importanti zone in cui le caratteristiche delle risorgive si fanno più evidenti, fino a delinarsi come vere e proprie zone umide. Sotto il profilo fisionomico infatti i fossi e i canali di drenaggio, rivestono una notevole importanza anche per la serie dinamica di piante e radici sempre sommerse, di piante a maggior tolleranza verso i periodi di emersione prolungata e di piante acquatiche.

Si evidenziano inoltre la mancanza di carte tematiche di dettaglio (uso del suolo, vegetazionale, geologica, idrogeologiche, ecc.), indispensabili al fine della lettura del territorio interessato dall'infrastruttura e non consente una esatta valutazione degli impatti puntuali sulle diverse componenti naturalistiche e del paesaggio;

Misure di compensazione e mitigazione

- l'intervento di completamento dell'autostrada A28 si estende nella zona di bassa pianura prevalentemente in rilevato che, come già detto, interseca, nella zona delle risorgive, numerosi corsi d'acqua, prevedendo relative tombinate, interramenti e deviazioni, nonché abbattimento di numerose alberature e siepi.

Nello Studio d'impatto ambientale manca l'individuazione delle possibili alterazioni idrologiche e idrogeologiche e dell'equilibrio ecosistemico conseguenti alla realizzazione delle opere autostradali e alla diversa regimazione idraulica

Le misure di mitigazioni contenute nello studio non sono, di conseguenza, riferite ad un quadro organico e rivelano carenze sostanziali. In particolare, non si fa riferimento a quelle misure di mitigazione previste normalmente in casi analoghi, e ritenute minimamente necessarie, tendenti a:

- ridurre le aree occupate dai cantieri;
- curare la localizzazione dei cantieri e le strade di accesso in rapporto alle attività agricole esistenti;
- prevedere misure di mitigazione per ridurre le interferenze sulla circolazione idrica durante la fase di costruzione;
- maggiormente si evidenziano carenze nelle misure di mitigazione e compensazione in riferimento alla presenza delle risorgive per garantire il pieno ripristino dei caratteri morfologici, vegetazionali e percettivi precedenti alla realizzazione dei cantieri con particolare riguardo alla presenza di vegetazione emergente e di vegetazione autoctona;
- lo Studio d'impatto ambientale non prevede una esauriente compensazione dei danni, quale, ad esempio, un piano di riforestazione lungo tutto il tracciato ed in prossimità delle risorgive. Solo la



Il Ministro dell'Ambiente

realizzazione del "Bosco planiziale Memorial" (come viene definito) nell'area di servizio di Ghebo, di circa 1 ettaro, viene presentato come una compensazione ambientale;

- in tutti i casi il gruppo istruttorio ritiene le misure di mitigazione previste e/o prevedibili sostanzialmente insufficienti ad assicurare una adeguata salvaguardia dell'assetto idrogeologico e naturalistico in detta zona;

Analisi matriciale

- i risultati dell'analisi matriciale appaiono poco convincenti, soprattutto a ragione della scarsa trasparenza della metodologia adottata e della difficoltà di ripercorrerne i passi e verificarne i parametri. Infatti:
 - non è reperibile una descrizione analitica, sia pur sommaria, degli impatti individuati dalla matrice;
 - non è chiaro quale sia il criterio di standardizzazione degli impatti, ovvero di come la scala quantitativa di rilevanza e la classificazione di dimensione temporale e spaziale degli impatti si combinino per formulare un valore numerico di impatto;
 - non viene tenuto conto, nella definizione della rilevanza degli impatti, del carattere di eventuale irreversibilità degli stessi;
 - non sono in alcun modo spiegati i criteri che stanno alla base dell'attribuzione di valori ponderali alle componenti ambientali;
 - non vengono effettuati test di sensibilità, come è normale fare quando esistano margini non eliminabili di soggettività e discrezionalità nell'attribuzione di valori (sia in relazione alla rilevanza degli impatti sia alla definizione dell'importanza relativa delle componenti ambientali, cioè dei pesi);
- va detto infine che resta il dubbio fondamentale circa il fatto che sia logicamente corretto usare valori ordinali come operatori di un algoritmo (rilevanza x peso). La scala usata per definire la rilevanza degli impatti è infatti una scala ordinale; l'analisi matriciale, in conclusione, non fornisce, dal punto di vista analitico, nulla di più di quanto affermato discorsivamente nello Studio;

Inquinamento acustico ed atmosferico

- quanto alle considerazioni sul tema dell'inquinamento acustico ed atmosferico si rileva che lo Studio è fortemente carente per i seguenti aspetti, manca infatti:
 - una qualsiasi caratterizzazione della qualità dell'aria ante operam, caratterizzazione che deve comprendere tutti gli inquinanti previsti dalla normativa vigente e, che in ragione delle peculiarità naturalistiche ed agricole del sito, avrebbe dovuto riguardare in particolare l'ozono, quale indicatore dell'inquinamento fotochimico, in ragione delle sue note caratteristiche di fitotossicità. Essendo la formazione e il trasporto di ozono un fenomeno a larga scala, già attualmente il sito potrebbe essere interessato da concentrazioni superiori alle soglie di protezione per la popolazione e/o per la vegetazione;
 - una adeguata caratterizzazione delle proprietà meteorologiche del sito, in particolare per quanto riguarda la stabilità dell'atmosfera;
 - l'applicazione di un appropriato modello di simulazione della qualità dell'aria allo scopo di valutare l'impatto aggiuntivo, in termini di concentrazione, dell'opera all'inquinamento atmosferico esistente. Al di là delle carenze sopra menzionate, è opportuno ricordare che nella valutazione di tale impatto non si sarebbe dovuto considerare soltanto il superamento o meno dei limiti di legge, ma la necessità di tutelare l'ambiente atmosferico, laddove esso presenta buone caratteristiche di salubrità, da un eccessivo deterioramento, quand'anche questo fosse tale da rimanere al di sotto dei limiti di legge: ciò vale a maggior ragione per siti di rilevante interesse naturalistico e a economia agricola quale quello dove si propone di localizzare l'opera;
 - una caratterizzazione dell'inquinamento acustico nel sito ante operam.

- vi sono inoltre perplessità sulla classificazione adottata nello Studio d'impatto ambientale ai fini della zonizzazione acustica per il sito su cui dovrebbe collocarsi l'opera, sito che, essendo zona agricola, si configurerebbe più come di classe I (include le aree residenziali rurali) che di classe IV (aree di intensa attività umana), come sembra invece indicare lo Studio d'impatto ambientale; ciò sembra invalidare l'intera proposta di mitigazione dell'inquinamento acustico contenuta nello studio d'impatto ambientale;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere negativo in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota della Regione del Veneto del 21 luglio 1997, pervenuta il 24 luglio 1997, in cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) in sede di valutazione definitiva dell'opera dovrà essere presentato uno specifico progetto conforme alla prescrizione di cui all'ultimo capoverso della lettera g) del parere della Commissione Tecnica Regionale - Sezione Urbanistica - n. 72 del 13.03.1996;

b) per quanto concerne l' "impatto cantieristico", non viene sufficientemente illustrata l'organizzazione della fase costruttiva, in maniera tale da consentire la verifica che siano state adottate le soluzioni di minor impatto.

Non vengono infatti analizzate le localizzazioni dei cantieri, le modalità ed i percorsi prescelti per i mezzi destinati ad accedervi, attuando una comparazione di più alternative possibili;

c) per quanto concerne l'approvvigionamento dei materiali, nel prendere atto che risultano necessarie complessivamente le sottoelencate quantità:

lotto 28 - inerti: mc 1.152.300

lotto 29 - inerti: mc 775.583

non risulta dimostrato che i 5 siti indicati in Comune di Nervesa della Battaglia, Maserada, Volpago e Farra d'Alpago corrispondano alle scelte determinanti la minimizzazione degli impatti, con particolare riferimento all'attraversamento dei centri abitati;

d) per quanto attiene infine le richieste di approfondimento progettuale, da attuarsi prima dell'inizio dei lavori, formulate nel parere della Commissione Tecnica Regionale - sezione urbanistica n. 72 del 13.3.1996 e riportate anche nel presente parere ai punti I-II-III-IV, si rileva quanto segue:

I non appare adeguata l'ipotesi di sistemazione a verde allegata al progetto soggetto a V.I.A..

Essa infatti dovrà risultare maggiormente approfondita ed essere estesa all'intera infrastruttura, prevedendo, possibilmente, anche l'utilizzo di materiali compostati;

II del pari non adeguata risulta anche l'ipotesi sommaria di protezione degli abitati dall'impatto acustico ed atmosferico.

L'ipotesi progettuale non risulta infatti riferita ad una mappatura del LEQ "ante operam", secondo le definizioni di cui alla Tab. 2 allegata al D.P.C.M. 1.3.1991, in conformità alle direttive impartite dalla Giunta regionale con D.G.R. 4313 del 21.9.1993.

Non risulta pertanto possibile verificare se l'abbattimento del livello di rumorosità indotto dalla nuova infrastruttura, nelle sezioni considerate, sia tale da determinare il rispetto dei limiti di legge.

L'estesa e la collocazione dei pannelli fono-assorbenti, dei rilevati e degli interventi di "afforestazione", non risulta esaurientemente descritta nel progetto;

GB



Il Ministro dell' Ambiente

- e) si riconfermano le prescrizioni di cui al p.to c) del sopra citato parere della C.T.R. - URB. n. 72 del 13.03.1996;
- f) non si ritiene del tutto soddisfacente la soluzione indicata circa l'armonizzazione dell'opera con la viabilità minore in Comune di Gaiarine (TV).

In sede di approvazione definitiva dovrà essere individuata un'ipotesi migliorativa;

- di quanto osservato ai punti a, b, c, d.II, e, ed f, dovrà essere prodotta idonea documentazione di verifica, in sede di valutazione definitiva dell'opera, nell'ambito della quale andranno assunte precise obbligazioni alla realizzazione degli interventi previsti;

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 24 aprile 1997, pervenuto in data 6 maggio 1997, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- non venga realizzato lo svincolo di Godega S. Urbano (all'interno di un complesso sistema di risorgive) e venga, invece, considerata, durante la costruzione dell'Autostrada, l'elevata valenza naturalistica del biotopo, non interessandone le risorgive. Sarebbe opportuno, pertanto, la realizzazione di un manufatto su viadotto tale da salvaguardare il sito naturalistico, almeno sotto il profilo ambientale, prestando particolare attenzione al posizionamento delle eventuali pile;
- a protezione dei nuclei abitati di "Case Breda", "Cittolin" e "Calmaor" e nei pressi dello svincolo di Conegliano - S. Vendemiano, siano previste barriere forestali d'alto fusto al fine di consentire la mitigazione dell'impatto di tale opera;
- per le protezioni acustiche previste a ridosso di tutte le abitazioni, nonché, per le eventuali ulteriori che si dovessero rendere necessarie, venga adottata una tipologia la meno invasiva possibile da concordare con la Soprintendenza per i Beni AA.AA.;

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che sinteticamente si riportano di seguito:

- osservazioni da parte del WWF - sezione di Villorba, corredate di un audiovisivo, con cui si evidenziano gli effetti negativi e irreversibili documentati anche con fotografie e schede, che la realizzazione della A28, avrebbe sulla ricchezza, omogeneità e fragilità del territorio interessato dal progetto.

Dalla realizzazione e dalla configurazione dell'autostrada verrebbero distrutti e compromessi la ricchezza del reticolo idrografico, la cui temperatura costante nell'arco dell'anno mitiga le escursioni termiche invernali ed estive, la varietà degli habitat, nonché l'elemento paesaggistico definito dal sistema di campi aperti e campi chiusi (tipo bocage).

Si precisa che parte dell'osservazione del WWF (Volume con Schede di Monitoraggio Ambientale, di Aprile 1994) risulta presentata nel S.I.A. come annesso "B";

- nel corso del sopralluogo effettuato, i Sindaci dei Comuni interessati hanno consegnato un documento comune con il quale si chiede la realizzazione della infrastruttura, al fine di sgravare dal traffico, per lo più pesante, i Comuni attraversati dalla S.S. 13 Pontebbana e nello stesso tempo si chiedono mitigazioni idonee alla salvaguardia del territorio attraversato. I sindaci chiedono altresì la realizzazione dello svincolo di Godega, nonché la realizzazione di una ulteriore viabilità di maggiore accesso all'autostrada e di itinerari alternativi alla S.S. 13 aperti ed adiacenti ad essa;

GR

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'Autostrada A28 lotti 28 - 29 da realizzarsi nei Comuni di Gaiarine, Cordigliano, Orsago, Godega S. Urbano, Codognè, S. Fior, S. Vendemiano presentata dalla Società Autovie Venete, con le seguenti motivazioni:

- a) l'autostrada A28, nel tracciato di progetto, non trova totale riscontro e coerenza con l'insieme delle indicazioni del *corpus* pianificatorio. E' vero che sul piano della conformità con la programmazione di settore nazionale e regionale una connessione autostradale Conegliano-Pordenone risulta prevista; tuttavia l'opera risulta collocata nel settore centro-meridionale dell'area tra Conegliano e Sacile, con il nudo tracciato conforme con i PRG dei Comuni interessati ma dislocato in un corridoio diverso, più a sud, rispetto a quelli indicati nelle cartografie di PTRC e di PRT.

Nell'area di inserimento dell'opera, il PTRC e PTP evidenziano, invece, una serie di vincoli in particolare per la difesa idrogeologica e del suolo e per le aree soggette a rischio idraulico. Inoltre il PTRC attribuisce alle aree di risorgiva, quali quella ove si inserisce larga parte dell'opera, "valore storico-culturale", ed inoltre riconosce, nella parte più orientale, un "itinerario di valore storico e storico ambientale". I principali corsi d'acqua intersecati dalla prevista autostrada, sono sottoposti a vincolo paesistico ex L. 1497/39 e 431/85 e/o idrogeologico di PRG.

Le opere accessorie (sistemazioni di viabilità ordinaria, parcheggi, aree di sosta) non risultano conformi nemmeno in sede di PRG. Il PPV prevede la dislocazione della barriera di esazione tra Godega e Conegliano ed un diverso sistema di gestione "aperto nella parte est;

- b) in nessuno dei citati piani PVGC, PTRC, PRT risultano specificate la densità e le modalità di integrazione della suddetta autostrada con le reti stradali ordinarie dei territori da essa attraversata. Proprio riguardo alle modalità di integrazione di quest'opera con la viabilità ordinaria emergono gravi contraddizioni. Progetto e Studio d'impatto ambientale fanno riferimento ad un eventuale successivo casello di Godega di S. Urbano, che non è oggetto della presente V.I.A..

La Regione "ritiene di ribadire l'inopportunità della posizione dello svincolo di Godega S. Urbano nel luogo prescelto per ragioni di natura ambientale e funzionale. L'opera pertanto dovrà essere stralciata dall'intervento e potrà essere ripresa in considerazione, debitamente modificata, all'atto della realizzazione della variante alla viabilità provinciale per il superamento del centro abitato".

Riguardo tale attrezzatura si verifica la massima contraddittorietà tra i pareri dei diversi soggetti chiamati ad esprimersi, in quanto questi hanno espresso nel merito indicazioni nettamente contrapposte: vedasi ad esempio la condizione di definitiva soppressione espressa nel parere del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, e per converso il parere dei Sindaci che lo chiedono con l'aggiunta anche di ulteriore viabilità secondaria.

Dal che si evince che la funzionalità e la conformazione dell'opera autostradale non possono essere risolte in fasi distinte e disgiunte nel tempo, e separate dalla procedura unitaria di valutazione della compatibilità ambientale;

- c) il tracciato proposto dal progetto si inserisce per larga parte nella fascia delimitata dal PTP come fascia delle risorgive, classificata ad alto rischio ed oggettivamente di elevata vulnerabilità ambientale, ed interseca alcune aree che sia il PTRC che il PTP individuano come esposte al rischio di esondazione e quindi sottoposte a particolari regimi autorizzativi;



Il Ministro dell'Ambiente

d) sul piano progettuale, sulla base delle informazioni reperite e analizzate durante l'istruttoria, l'opera, così come proposta, non presenta convincenti elementi di opportunità e convenienza. Si ritiene altamente improbabile che l'opera, per come è concepita e per le modalità con cui è risolta nel presente progetto (gestita "chiusa" e lontana dalla direttrice insediativa) possa conseguire l'obiettivo dichiarato di catturare una sostanziale quota di traffico, specialmente pesante, dalla S.S. 13.

Detto obiettivo non può essere conseguito nemmeno in un secondo momento attraverso sole modifiche o adattamenti gestionali, in quanto l'opera proposta realizza a S. Vendemiano una "interconnessione chiusa" con l'autostrada A27 - a sua volta "chiusa" - che ne impedisce qualsiasi successiva trasformazione da "chiusa" ad "aperta".

Rimane indimostrata la fruibilità dell'opera da parte del sistema insediativo locale ad est di Conegliano per l'impossibilità di accedervi. E la coincidenza del caposaldo ovest con l'attuale unico casello di Conegliano sull'A27 rischia di peggiorare, anziché migliorare, le condizioni di deflusso sulla viabilità locale minore per la quale vi si accede;

e) non sono forniti possibili tracciati o anche corridoi alternativi in grado di ridurre l'interferenza dell'opera con le diverse componenti antropiche, ambientali e paesistiche del territorio attraversato, tenuto anche conto che pur vincolando l'innesto ad est sul caposaldo del tratto friulano già in fase di ultimazione, il tracciato di progetto e il suo attestamento sull'autostrada A27 (caposaldo ovest) possono ipotizzarsi diversi da quelli presentati.

La soluzione univocamente prospettata va valutata nella totalità dei suoi gravi impatti a fronte di una largamente incerta utilità funzionale;

f) l'opera determina dal punto di vista idraulico la discontinuità nel reticolo idrografico, irrigidendolo. Si ritiene che il nuovo assetto idrologico complessivo modificato non risulti dimostrabilmente adeguato rispetto al normale deflusso delle acque in regime ordinario e di piena e che l'insieme degli interventi di mitigazione dell'"effetto barriera" singolarmente descritti e giustificati, non siano sufficienti al fine di assicurare la continuità del sistema idrologico;

g) l'area interessata dall'intervento, omogenea dal punto di vista agricolo, paesistico e idrogeologico, ricade nell'ambito della fascia delle risorgive della Pianura Padano Veneto-Friulana, che è caratterizzata dalla presenza di zone umide, ricchezza del reticolo idrografico, ma anche di alta vulnerabilità delle acque e si inserisce in un contesto idrologico complesso.

Il tracciato in progetto per buona parte taglia la fascia delle risorgive e non garantisce il mantenimento e la tutela dell'attuale sistema di tale fascia, sia sotto il profilo di idrologia superficiale e sotterranea che vegetazionale e faunistico.

In tale sistema, gli effetti negativi dell'opera, risultano quindi certi e di immediata percezione. I danni ambientali gravi ed irreversibili (idrogeomorfologici, ecologici, naturalistici e storico-paesistici) ed i maggiori rischi idraulici, derivanti dalla realizzazione dell'opera, non sono in alcun modo significativamente mitigabili con le misure proposte e/o proponibili;

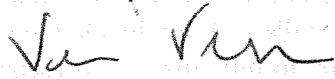
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autovie Venete, all'ANAS Direzione Generale, al Ministero dei lavori pubblici Direzione Generale Coordinamento Territoriale ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 23 SET. 1997



IL MINISTRO DELL'AMBIENTE



**IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI**

