



Settore T Ecologia e Ambiente  
Servizio AU Ecologia e ambiente  
U.O. 0069 Valutazione Impatto Ambientale  
Ufficio UVIA Procedimenti di V.I.A.  
C.d.R. 0023 Ecologia e Ambiente

Valutazione impatto ambientale

N. Reg. Decr. 7/2012 Data 25/06/2012  
N. Protocollo 72057/2012

Oggetto: Completamento tangenziale nord di Mogliano Veneto  
PROVINCIA DI TREVISO  
Procedura di Verifica assoggettabilità a V.I.A. ai  
sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 s.m.i.

**IL RESPONSABILE DELLA STRUTTURA COMPETENTE  
PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

**PREMESSO CHE:**

- il 26 agosto 2010 è entrato in vigore il D.Lgs. 128/10 "Modifiche e integrazioni al D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'art. 12 della legge 18 giugno 2009. n. 69";
- l'art. 6 del D.Lgs. 152/06 s.m.i., per le tipologie progettuali di cui all'allegato IV, dispone che il soggetto proponente debba richiedere la verifica all'autorità competente al fine di stabilire se l'impatto sull'ambiente, in relazione alle caratteristiche del progetto, comporti la necessità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA);
- la procedura di verifica (Screening) viene effettuata ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/2006, pertanto la struttura competente per la VIA trascorsi i 45 giorni dalla pubblicazione dell'avviso di deposito, nei successivi 45 giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del decreto 152 vigente, tenuto conto anche dei risultati della consultazione e della eventuale documentazione integrativa richiesta, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi apprezzabili sull'ambiente e si pronuncia con proprio decreto, avente uno dei seguenti contenuti:
  - a. l'esclusione del progetto dalla procedura di VIA con eventuali prescrizioni, ai sensi del comma 5 dell'art. 20, se non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente;
  - b. l'assoggettamento del progetto alla procedura di valutazione ambientale secondo le disposizioni degli articoli da 21 a 28, ai sensi del comma 6 dell'art. 20, se ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente.

In data 13.04.2012 l'Ufficio Nuova Viabilità della Provincia di Treviso ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 smi, relativa al progetto di "Completamento della tangenziale nord" Mogliano Veneto (TV), con la



seguente documentazione:

1. Relazione con i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;
2. Relazione illustrativa e relativi elaborati grafici del progetto dell'intervento.

A seguito della pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. sono pervenute seguenti osservazioni:

- OSSERVAZIONE N. 1 dell'11 giugno 2012, formulata dallo studio legale Matteo Ceruti in nome e per conto dell'Ing. Giorgio Boldin, proprietario degli immobili di cui al Fg. 28 - partita 1626, mapp. 298 già 22/b - seminativo arboreo di Ha 2.11.50; mapp. 21 - fabbricato rurale - di Ha 0.01.79 - Comune di Mogliano Veneto;
- OSSERVAZIONE N. 2 del 5 giugno 2012, presentata dall'Associazione di quartiere centro nord del Comune di Mogliano Veneto.

La realizzazione di nuova viabilità, rientra nella tipologia indicata nell'Allegato IV Parte II del D.Lgs. 152/06 vigente, al "punto 7. Progetti di infrastrutture - lettera g) Strade extraurbane secondarie" pertanto è soggetta alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening). La Provincia è competente per lo screening e la valutazione di impatto ambientale.

**PARERE:**

La Commissione V.I.A. **nella seduta del 14.06.2012:**

- preso atto della documentazione presentata;
- atteso che a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. sono pervenute le seguenti osservazioni:

OSSERVAZIONE N. 1 dell'11 giugno 2012, formulata dallo studio legale Matteo Ceruti in nome e per conto dell'Ing. Giorgio Boldin, proprietario degli immobili di cui al Fg. 28 - partita 1626, mapp. 298 già 22/b - seminativo arboreo di Ha 2.11.50; mapp. 21 - fabbricato rurale - di Ha 0.01.79 - Comune di Mogliano Veneto;

OSSERVAZIONE N. 2 del 5 giugno 2012, presentata dall'Associazione di quartiere centro nord del Comune di Mogliano Veneto;

**dopo esauriente discussione, considerate le problematiche connesse alla realizzazione del progetto di cui all'oggetto, ha rilevato l'assenza di impatti negativi e significativi sui vari aspetti ambientali pertanto ritiene di escludere il progetto dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 s.m.i. con prescrizioni.**

Tutto ciò premesso e considerato:

- 
- Vista la L.R. 10/1999 e il D.Lgs. 152/06 vigente sui procedimenti di valutazione di impatto ambientale;
  - Vista la domanda di screening con la relativa documentazione pervenuta il 13.04.2012;
  - Atteso che a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. sono pervenute n.2 osservazioni;
  - Visto il parere della Commissione per la Valutazione Ambientale del 14.06.2012 e le conclusioni in merito all'esclusione del progetto dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 20 comma 5 del D.Lgs.

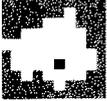


- 152/06 smi con prescrizioni;
- Visto il D.Lgs. 267/2000 e il Regolamento provinciale di Organizzazione;

**D E C R E T A**

1. di prendere atto e di fare proprio quanto espresso dalla Commissione VIA nella seduta del 14.06.2012 relativamente alla esclusione del progetto di cui si tratta dalla procedura di V.I.A.;
2. di escludere conseguentemente dalla procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 20 comma 5 del D.Lgs. 152/06 smi il progetto di "Completamento della tangenziale nord" Mogliano Veneto (TV), della Provincia di Treviso - Ufficio nuova viabilità del 13.04.2012 con le prescrizioni contenute nelle "conclusioni" del parere espresso dalla Commissione provinciale di Valutazione Impatto Ambientale nella seduta del 14.06.2012, allegato al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante.

Il Dirigente del Settore  
**dott. Simone Busoni**



PROVINCIA DI TREVISO  
PARERE COMMISSIONE PROVINCIALE V.I.A.  
(L.R. 26.3.1999 n. 10 - D.Lgs. 3.4.2006 n. 152 s.m.i.)

SEDUTA DEL 14 GIUGNO 2012

*Oggetto: Completamento della tangenziale nord di Mogliano Veneto*  
PROVINCIA DI TREVISO  
Comune di localizzazione: Mogliano Veneto (TV)  
**Procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 smi**

**IL PROCEDIMENTO:**

In data 13.04.2012 l'Ufficio Nuova Viabilità della Provincia di Treviso ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 smi, relativa al progetto di "Completamento della tangenziale nord" Mogliano Veneto (TV), con la seguente documentazione:

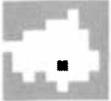
1. Relazione con i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente;
2. Relazione illustrativa e relativi elaborati grafici del progetto dell'intervento.

A seguito della pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 smi sono pervenute le seguenti osservazioni:

- **OSSERVAZIONE N. 1** dell'11 giugno 2012, formulata dallo studio legale Matteo Ceruti in nome e per conto dell'Ing. Giorgio Boldini, proprietario degli immobili di cui al Fg. 28 - partita 1626, mapp. 298 già 22/b - seminativo arboreo di Ha 2.11.50; mapp. 21 - fabbricato rurale - di Ha 0.01.79 - Comune di Mogliano Veneto;
- **OSSERVAZIONE N.2** del 5.06.2012, presentata dall'Associazione di quartiere centro nord del Comune di Mogliano Veneto.  
La realizzazione di nuova viabilità, rientra nella tipologia indicata nell'Allegato IV Parte II del D.Lgs. 152/06 vigente, al "punto 7. Progetti di infrastrutture - lettera g) Strade extraurbane secondarie" pertanto è soggetta alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening). La Provincia è competente per lo screening e la valutazione di impatto ambientale.

**CONSIDERAZIONI:**

**Inquadramento dell'intervento.**



Le opere di progetto consentono di completare la circonvallazione dell'abitato di Mogliano, riducendo il traffico di attraversamento del centro storico e contribuendo a collegare la SP 64, la SP 65, la SS 13 e il nuovo raccordo sulla A27 Venezia-Belluno, a sua volta connesso con il passante di Mestre.

Da sud-ovest verso est, il by pass stradale è composto dai seguenti tratti:

- SP 64 variante ovest dell'abitato di Mogliano - realizzata.
- Variante alla SP 65 per soppressione passaggio a livello al km 11+485 della ferrovia Mestre-Treviso, realizzata.
- Completamento tangenziale nord di Mogliano, qui sottoposta a screening; Svincolo sulla SP 64 e tratto liberalizzato della A27, in fase di realizzazione.

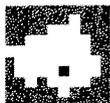
Le opere sono state pianificate fin dal 1998 e il loro tracciato è presente nei seguenti documenti:

- Individuazione della viabilità tangenziale e di attraversamento urbano e territoriale: adozione con delibera CC n.51 del 9 febbraio 1998 del PUT 1° livello del PGTU e approvazione con delibera CC n. 64 del 14 luglio 1998 del PUT 1° livello del PGTU con controdeduzioni alle osservazioni;
- Piano urbano del traffico e della mobilità, adozione con delibera CC n. 55 del 20 luglio 2000 e approvazione con delibera CC n. 46 del 21 marzo 2001 con controdeduzioni alle osservazioni.

Il tracciato è inoltre inserito nella variante al PRG del comune di Mogliano, adottata con deliberazione del CC n. 50 del 6 agosto 2002 ed è stato oggetto di progettazione preliminare nel maggio 2007 da parte di Veneto Strade; questo progetto, proposto dalla Provincia di Treviso è un aggiornamento della soluzione contenuta nel progetto preliminare di Veneto Strade, per adeguare il tracciato alle nuove esigenze del territorio e della viabilità, a seguito dell'apertura del passante di Mestre, della realizzazione di interventi sulla rete viaria locale e delle prescrizioni dei soggetti competenti in relazione a recenti progetti sviluppati da altri Enti e compresi nell'ambito di questo intervento.

Rispetto al progetto preliminare di Veneto Strade, la soluzione qui individuata introduce le seguenti modifiche:

- Modifica intersezione con la SS 13.



- Introduzione di rotatoria tra la nuova viabilità e Via Cavalleggeri, anziché il previsto sottopasso.
- Lievi modifiche allo sviluppo planimetrico dell'asse stradale.

In considerazione delle esigenze derivanti dal vincolo paesaggistico costituito dal Terraglio e da due ville venete, l'intersezione a rotatoria fra la SS 13, la SP 65 e la nuova arteria di progetto si basa sulla creazione di una prospettiva in continuità con il viale storico del Terraglio, che faccia apparire il viale più lungo e dia una sensazione di apertura. Ciò è ottenuto mediante piantumazione in rotatoria di alberi di platano, che caratterizzano il Terraglio, di età diverse e a distanze scalari in una prospettiva a salire, per dare maggior profondità all'insieme in modo che chi percorre la rotatoria possa avere una vista completa dell'opera.

Nella rotatoria è prevista poi la collocazione di due sculture che, tuttavia, non impediscono la visibilità. Il verde centrale è previsto a prato.

Il progetto della rotatoria è stato concertato con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Veneto, che ha espresso parere favorevole a questo progetto preliminare. Inoltre il progetto di intersezione con la SS 13 è stato oggetto di conferenza di servizi in data 17 ottobre 2011, durante la quale i soggetti competenti hanno formulato le proprie osservazioni, recepite nel progetto qui in esame, in particolare:

- Prolungamento dell'aiuola di attestamento in rotonda della SP 65 oltre l'accesso all'area ex Nigi, posta fra l'intersezione e la rampa del sottopasso ferroviario a ovest del Terraglio, in modo da consentire le sole manovre di accesso e recesso in destra.
- Realizzazione di un cordolo di forma triangolare, rialzato, per impedire fisicamente le manovre sinistrorse provenienti e dirette da via Bianchi, consentendo solo le manovre destrorse, come da richiesta di Anas s.p.a.

In relazione a questa seconda prescrizione, il tracciato proposto da Veneto Strade è stato modificato inserendo una rotatoria in corrispondenza del nodo con via Cavalleggeri al posto del previsto sottopasso carrabile. Questa soluzione permette agli abitanti del quartiere Nord di raggiungere più rapidamente il Terraglio, senza transitare per Piazza Pio X; ugualmente, gli abitanti dell'area limitrofa potranno accedere più agevolmente al tratto liberalizzato della A27, senza attraversare via Vanzo e via Olme, che si trovano in pieno contesto urbano. Infine il previsto sottopasso all'intersezione con via Cavalleggeri presenta significative difficoltà tecniche di realizzazione, legate alla quota elevata della falda, e anche costi superiori rispetto all'intersezione a rotatoria qui prevista.

Si segnala, inoltre, che il tracciato stradale, nel primo tratto compreso fra la rotatoria sulla SS 13 e la rotatoria su via Cavalleggeri, è stato traslato leggermente a sud rispetto al tracciato di Veneto Strade, per ridurre l'occupazione delle aree a verde privato vincolato lungo via Bianchi e per restare nelle fasce di rispetto stradale già previste dal PRG.

Il tratto compreso nel fondo "Azienda agricola Mogliano s.r.l." è



traslato leggermente a sud sia per mitigare l'impatto ambientale e le indennità di esproprio per l'attraversamento del fondo agricolo sia per non interferire con il traliccio dell'alta tensione posto in adiacenza a via San Michele. Va segnalato che il proprietario del fondo ha recentemente realizzato un sistema di irrigazione con tubi microforati interrati, a servizio degli appezzamenti agricoli. Parte del sistema capta l'acqua di un fossato che ha l'andamento del fossato di guardia stradale previsto dal progetto preliminare 2007 di Veneto Strade. Tuttavia la regolazione del livello dell'acqua in funzione delle esigenze irrigue non è compatibile con la funzione di smaltimento delle acque meteoriche del fosso stradale: i due sistemi dovranno quindi essere separati. Per ridurre le interferenze con questo sistema di irrigazione, compatibilmente con i vincoli posti dalla linea aerea ad alta tensione, il fosso di guardia della sede stradale è stato collocato a 8 m dal fosso irriguo, lasciando una striscia di terra fra i due, e realizzando botti a sifone per garantire la continuità irrigua anche del fondo a sud della nuova viabilità di progetto, di proprietà della medesima ditta.

Per garantire l'accesso ai fondi esistenti sono state previste contro strade.

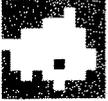
#### **Descrizione**

A partire dalla SS 13, il tracciato risolve il nodo fra la SS 13, la variante alla SP 65 e la nuova arteria mediante rotatoria di diametro interno 70 m e anello di larghezza complessiva 10,5 m, con due corsie. L'innesto su via Bianchi viene modificato consentendo la sola svolta a destra, sia in entrata che in uscita, mediante una aiuola spartitraffico rialzata. Il tracciato si sviluppa verso est per 600 m fino a via Cavalleggeri dove è prevista una rotatoria di diametro interno 45 m e anello di larghezza 10,5 m a una corsia; in corrispondenza della rotatoria è previsto un percorso ciclabile di 2,5 m. Il tracciato prosegue verso est per 900 m per poi piegare a sud per 640 m mediante curva circolare di raggio 400 m, immettendosi nella rotatoria recentemente realizzata sulla SP64 Zermanesa; in questo tratto è previsto un sottopasso ciclabile in corrispondenza di via San Michele, per superare la nuova strada. Per i veicoli motorizzati, via San Michele viene interrotta in corrispondenza della nuova strada, con la realizzazione di un cul de sac a nord del sottopasso pedonale. E' prevista anche una leggera modifica dell'intersezione fra la nuova strada e via F.lli Bonotto della quale è previsto un miglioramento della transitabilità mediante sistemazione e messa in sicurezza della banchina stradale in corrispondenza di due curve.

Sono previste nuove capezzagne di ingresso alle proprietà private per garantire l'accessibilità ai fondi.

In corrispondenza del borgo di abitazioni a est della rotatoria su via Cavalleggeri, sono previste dune di mitigazione e fasce alberate, la piantumazione di alberature nei reliquati e quinte alberate e siepi campestri per migliorare l'inserimento paesaggistico e realizzare una mitigazione visiva, acustica e ambientale dell'intervento. Le essenze utilizzate saranno quelle autoctone previste dal PALAV.

La quota rimane prossima a quella dell'esistente piano campagna, con rilevato stradale di altezza media non superiore al metro mentre gli innesti sulla viabilità esistente avvengono raccordandosi alle quote in essere. La sezione stradale è di tipo C2, di larghezza pari a 9,5 m, a



due corsie di larghezza pari a 3,5 m e banchine asfaltate di larghezza pari a 1,25 m su entrambi i lati.

L'intervento prevede lo sbancamento del terreno agricolo e la realizzazione del piano di posa e del corpo del rilevato mediante stabilizzazione a calce in sito. La sovrastruttura stradale è completata dalla fondazione in granulare stabilizzato, lo strato in misto bitumato, lo strato di binder in conglomerato bituminoso e lo strato di usura in conglomerato bituminoso multifunzionale.

Nelle fasi successive di progettazione dovranno essere inseriti i guard-rail di sicurezza.

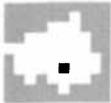
Le opere idrauliche consistono in:

1. Dare continuità a scoline e fossati intercettati dal nuovo asse stradale con tubi di cemento armato, di dimensioni tali da non alterare l'attuale regime idraulico.
2. Garantire la continuità dei fossati esistenti in corrispondenza delle ~~rotatorie di progetto, sviluppandoli lungo l'anello dell'intersezione.~~
3. Realizzare fossi di guardia su ambo i lati della strada, di sezione trapezoidale e scarpata 2/3, per intercettare il deflusso delle acque superficiali prodotte dalla nuova viabilità e dalla rete di bonifica secondaria, prevedere un vaso di laminazione e scaricare gradualmente nella rete di bonifica secondaria, garantendo i volumi necessari all'invarianza idraulica dell'opera. Il dimensionamento dei fossati avverrà in fase successiva e sarà riferito a un tempo di ritorno di 50 anni. Come da prescrizioni del consorzio di bonifica acque risorgive, i fossati di progetto recapiteranno:
  - Tratto compreso fra la rotatoria sulla SS13 e la rotatoria su via Cavalleggeri: nel fossato lungo il Terraglio, che recapita nel fiume Zero.
  - Tratto fra la rotatoria su via Cavalleggeri e il sottopasso ciclopedonale: su fossato di progetto che scarica nel rio Zermanson.
  - Tratto fra il sottopasso ciclopedonale e la rotatoria esistente sulla SP 64: sulla rete esistente che scarica nello Zero.

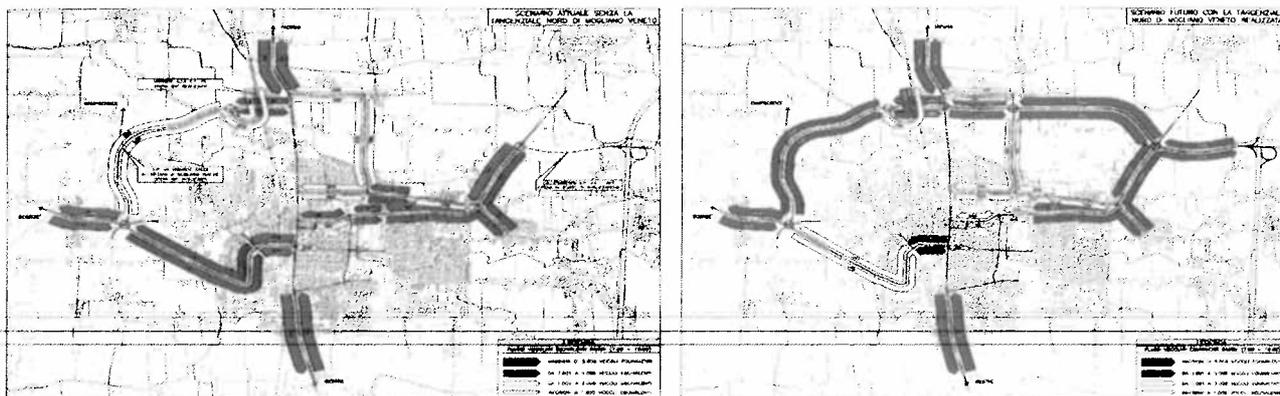
#### **Analisi dei flussi di traffico**

Le opere in progetto sono fondamentali al completamento della circonvallazione di Mogliano, in mancanza della quale non sarebbe possibile sgravare il centro abitato dal traffico di attraversamento che, anzi, potrebbe aumentare a seguito dell'apertura del nuovo svincolo sulla A27. Lo scenario di riferimento è lo stato di fatto attuale, quindi senza detto svincolo autostradale, comparato con lo stato di progetto che vede attivi lo svincolo sulla A27 e la tangenziale nord di Mogliano. Sono stati utilizzati i dati di traffico disponibili presso la Provincia di Treviso e l'Anas nonché alcuni studi specifici del territorio di Mogliano, integrati con rilievi puntuali in prossimità dei nodi interessati dal traffico di attraversamento da ovest verso est.

Si può quindi considerare che i due principali assi stradali che confluiscono su Mogliano da ovest sono la SP 64 Zermanesa, che interseca la SS13 Pontebbana nel tratto di via Ciro Menotti, e la variante ovest alla SP 64 che converge sulla variante alla SP 65 e, da questa, verso la Pontebbana. Da essi arriva al centro di Mogliano un traffico diurno



(7:00 - 19:00) di circa 6000 veicoli, sia diretti a Mogliano che in attraversamento. Il traffico in senso contrario, da est verso ovest, è pari a circa 5000 veicoli. A questi si aggiungono i circa 2800 veicoli nei due sensi di marcia, nelle 12 ore, rilevati su via Bianchi. Di seguito la rappresentazione grafica dello stato di fatto.



Lo scenario futuro, sopra riportato, considera l'entrata in esercizio della circonvallazione all'abitato di Mogliano nel suo assetto definitivo e anche del tratto di collegamento fra la SP 64 e la A27. Mediante simulazione sono state proiettate le scelte dell'utente in funzione di alcuni parametri, fra cui il costo generalizzato dello spostamento, che dipende dal tempo di percorrenza, la lunghezza dei possibili percorsi e la percezione dell'itinerario.

La comparazione fra i due scenari porta a ritenere assolutamente utile il completamento della tangenziale di Mogliano Veneto, in mancanza della quale si presume che l'entrata in esercizio dello svincolo sulla A27 produrrà una ulteriore componente di traffico indotto che attraverserà il centro urbano.

Il completamento della tangenziale nord, oltre a evitare fenomeni di congestione della rete viaria, migliorerà anche la vivibilità dell'area in termini di minor inquinamento atmosferico e acustico e aumenterà la sicurezza della circolazione stradale per le utenze più deboli.

Si stima che la riduzione del traffico di attraversamento di Mogliano in direzione est-ovest sarà del 40% mentre quella del traffico di attraversamento in direzione nord-sud sarà di circa il 10%.

### Mitigazioni

Per migliorare l'inserimento paesaggistico-ambientale dell'intervento, è prevista la piantumazione di specie autoctone arboree e arbustive lungo ampi tratti dell'arteria principale, nelle aree residuali, nei reliquati stradali e nelle airole delle rotonde. Queste fasce verdi, piantumate anche a siepe, di profondità variabile, ripropongono un elemento caratterizzante del paesaggio rurale, creano corridoi ecologici e riducono l'impatto dell'opera rispetto alle abitazioni, ai borghi rurali e ai coni visuali di particolare pregio.

La creazione di fasce boscate tra il fossato di progetto e i campi permette anche di creare un tampone che mitiga l'inquinamento delle acque provenienti dalle coltivazioni agricole.



Dune in terra con sistemi vegetazionali

E' prevista la realizzazione di dune in terra inerbite, con piantumazione di siepi autoctone a protezione acustica e visiva delle abitazioni.

Mitigazione acustica

Oltre alle citate dune in terra, è prevista l'installazione di barriera fonoassorbente e fono isolante, con pannello superiore in PMMA e interventi diretti sui recettori. Lo strato di usura del manto stradale sarà realizzato con conglomerato bituminoso fonoassorbente.

Rilevati in terra stabilizzata

E' prevista la realizzazione del piano di posa e del corpo del rilevato stradale mediante stabilizzazione a calce del terreno in sito, previa verifica dei requisiti tecnici e ambientali. Ciò riduce il consumo di risorse naturali poiché non è previsto l'impiego di inerti da cava, riduce la produzione di materiale di risulta e la movimentazione dei mezzi di trasporto con diminuzione degli effetti sulla qualità dell'aria e sull'impatto acustico.

Elementi di finitura

Nelle fasi successive di progettazione, saranno sviluppate soluzioni atte al miglior inserimento paesaggistico e ambientale delle opere, mediante l'impiego di idonee tipologie strutturali ed elementi di finitura quali, ad esempio, la realizzazione delle teste delle condotte con roccia bloccata a malta.

Corridoi faunistici

Per permettere il passaggio della fauna, è prevista la creazione di corridoi ecologici faunistici mediante condotte idrauliche di attraversamento stradale, che saranno posizionate fra i fossati di guardia per garantire la continuità idraulica della rete e a garanzia dell'invaso. Potranno passare vertebrati di piccole dimensioni e anfibi.

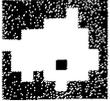
Acque di dilavamento stradale

I fossati di progetto avranno pendenze tali che:

- Il tratto compreso fra la rotatoria sulla SS 13 e la rotatoria su via Cavalleggeri scarichi sul fossato lungo il Terraglio, che recapita nel fiume Zero.
- Il tratto compreso fra la rotatoria su via Cavalleggeri e il sottopasso ciclopedonale di via San Michele, scarichi sul fossato di progetto, che recapita nel rio Zermanson.
- Il tratto compreso fra il sottopasso ciclopedonale di via San Michele e la rotatoria esistente sulla SP 64, scarichi nella rete dei fossati esistenti, che recapita nel fiume Zero.

La DGRV 80/2011 che contiene le Linee guida per l'applicazione delle NTA del PTA Veneto, relativamente all'art.39 chiarisce che, per le strade pubbliche e private, le acque meteoriche di dilavamento non sono scarico e quindi non sono soggette né all'autorizzazione né al rispetto dei limiti.

Vista la presenza di aree d'interesse paesaggistico ambientale, le acque di dilavamento della superficie stradale recapiteranno nei fossati di guardia di nuova realizzazione. Essi consentiranno velocità di deflusso estremamente basse, permettendo quindi l'instaurarsi di processi combinati di deposizione, filtrazione, fitodepurazione, che permetteranno di abbattere il carico inquinante. Infatti, la maggior parte degli inquinanti presenti nelle acque di dilavamento stradale è



contenuta nella parte solida. Per potenziare l'azione depurativa, è prevista anche la piantumazione di essenze in grado di aumentare gli effetti di depurazione e filtrazione, quali la mazzasorda, la cannuccia di palude e la carice.

La rete idraulica di progetto, oltre a garantire l'invarianza idraulica dell'intervento per un tempo di ritorno di 50 anni, prevede un ulteriore volume disponibile per l'invaso, per migliorare la situazione del bacino in cui le opere si inseriscono nonché l'efficienza dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

#### **ELEMENTI DELLA VERIFICA:**

##### **Caratteristiche del progetto**

##### **Dimensioni del progetto**

Le opere si sviluppano per circa 2,4 km, a partire dall'intersezione con la SS 13, procedendo da ovest verso est:

- ~~Intersezione a rotatoria tra l'arteria di progetto, la SS 13 e la variante alla SP 65, diametro interno 70 m e anello di larghezza complessiva 10,5 m, con due corsie.~~
- Tronco stradale di circa 600 m compreso fra la rotatoria sulla SS 13 e la rotatoria su via Cavalleggeri, con sezione stradale tipo C2 (extraurbane secondarie) di cui al DM 05/11/2001 e larghezza pari a 9,5 m, a due corsie di larghezza pari a 3,5 m e banchine asfaltate su entrambi i lati di larghezza 1,25m;
- Intersezione a rotatoria tra l'arteria di progetto e via Cavalleggeri, di diametro interno 45 m e anello di larghezza 10,5 m a una corsia;
- Tronco stradale di 1560 m, compreso fra la rotatoria di via Cavalleggeri e la esistente rotatoria sulla SP 64, sezione stradale tipo C2, larghezza pari a 9,5 m a due corsie di larghezza pari a 3,5 m e banchine asfaltate su entrambi i lati di larghezza 1,25m;

Sono previsti percorsi ciclabili in corrispondenza della rotatoria sulla SS 13 e la rotatoria su via Cavalleggeri nonché la realizzazione di sottopasso ciclopedonale lungo via San Michele.

Via San Michele sarà interrotta al traffico dei veicoli motorizzati in corrispondenza della nuova arteria con una lieve modifica dell'intersezione tra tale viabilità locale e via F.lli Bonotto e la realizzazione di un cul de sac in corrispondenza dell'interruzione, a nord del sottopasso ciclopedonale. Per migliorare la viabilità locale, in particolare per i mezzi agricoli, è prevista anche la sistemazione e la messa in sicurezza della banchina stradale lungo due curve in via Bonotto.

##### **Cumulo con altri progetti**

L'opera completa la circonvallazione dell'abitato di Mogliano, come da pianificazione a livello provinciale e comunale, collegando i tronchi stradali già realizzati o in via di realizzazione. Ciò permetterà di ridurre significativamente il traffico di attraversamento dell'abitato di Mogliano Veneto, e gli effetti ambientali che ne derivano, permettendo l'azione sinergica dei tratti stradali che costituiscono detta circonvallazione.

La sua mancata realizzazione vanificherebbe gli interventi di viabilità già realizzati.

**Utilizzazione di risorse naturali**

E' previsto di ridurre al minimo l'uso di risorse naturali prevedendo il reimpiego delle terre da scavo, in accordo con quanto previsto al riguardo dalla normativa vigente, previa verifica dei requisiti chimico-ambientali delle terre.

E' prevista infatti la realizzazione del piano di posa del rilevato stradale mediante stabilizzazione a calce del terreno in sito e la realizzazione del rilevato mediante stabilizzazione a calce del terreno proveniente dagli scavi. La stima dei volumi permette di dire che il quantitativo proveniente dagli scavi copre il fabbisogno per la realizzazione di rilevato e dune in terra. L'uso di materiale da cava sarà limitato alla formazione della fondazione stradale e degli strati legati con bitume del manto di copertura.

<b>BILANCIO DELLE TERRE</b>	<b>VOLUMI (m<sup>3</sup>)</b>
<b>Sbancamenti e scavi</b>	<b>45.866</b>
<b>Formazione di rilevati e dune</b>	<b>31.047</b>

I terreni di scavo potranno essere riutilizzati per rivestire le scarpate e per la formazione delle aree a verde.

Nelle fasi successive di progettazione si dovrà dar seguito alle disposizioni normative vigenti in materia di terre e rocce da scavo. Dovranno essere eseguite analisi ambientali su campioni prelevati nell'area di scavo per determinare la possibile destinazione del materiale di risulta.

**Produzione di rifiuti**

I rifiuti potranno essere costituiti dal fresato proveniente dalla scarifica delle sedi stradali esistenti, che dovrà essere smaltito secondo la normativa vigente. La fresatura sarà limitata ai raccordi con la viabilità esistente e alla realizzazione delle rotatorie; si può quindi affermare che la produzione di fresato sarà ridotta.

Come già detto, è previsto il riutilizzo delle terre da scavo nell'ambito dell'opera stessa, previa verifica dei loro requisiti tecnici e ambientali. L'eccesso potrà essere riutilizzato secondo le destinazioni previste dalla normativa vigente, in base alle sue caratteristiche.

**Inquinamento e disturbi ambientali**

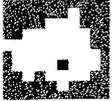
L'intervento avviene in area agricola, a bassa densità abitativa.

In fase di cantiere gli effetti saranno circoscritti all'area d'intervento per il tempo necessario a completare le opere. I disturbi saranno causati principalmente dai movimenti terra e dalle macchine operatrici di cantiere.

In fase di esercizio, gli effetti saranno legati al traffico veicolare in transito; per contenerle, sono previste alcune mitigazioni acustiche-ambientali costituite da fasce alberate, dune in terra alberate e barriere antirumore.

Tuttavia, rispetto allo stato di fatto, si avrà un effetto complessivo di riduzione del traffico di attraversamento su Mogliano Veneto, riducendone i livelli di inquinamento acustico e atmosferico e migliorando la vivibilità dell'area e la sicurezza della circolazione.

Le acque di dilavamento stradale recapiteranno nei fossi di guardia di nuova realizzazione. La bassa velocità di deflusso permetterà



l'instaurarsi di fenomeni di deposizione, filtrazione e fitodepurazione, anche a seguito della piantumazione di alcune essenze.

**Rischio d'incidenti per quanto riguarda le sostanze e le tecnologie utilizzate.**

Non è previsto l'uso di sostanze o tecnologie a rischio sensibile d'incidente.

#### Localizzazione del progetto

##### **Analisi programmatica**

Il proponente ha verificato la congruità dell'intervento rispetto al PTRC, al PALAV, al PTC, al PRG comunale. Ha analizzato inoltre eventuali relazioni con il Piano faunistico Venatorio della Regione Veneto, con i siti di Rete Natura 2000, con il Piano Cave della Regione, con la Carta dei Suoli della Provincia di Treviso, con la Carta della Copertura del Suolo della Regione Veneto, con il rischio idraulico e di allagamenti secondo la perimetrazione fornita dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

La verifica della congruità dell'intervento proposto rispetto agli strumenti pianificatori e urbanistici non è ricompresa fra i parametri da valutare nell'ambito della procedura di screening, ai fini di determinare la presenza di impatti significativi sull'ambiente. In considerazione delle caratteristiche del progetto di cui trattasi e delle mitigazioni volontariamente previste dal proponente, si ritiene, in riferimento all'analisi del sito in relazione alla programmazione e pianificazione territoriale, che non emergano elementi tali da richiedere un approfondimento in sede VIA.

##### **Considerazioni sulla Valutazione di Incidenza Ambientale rispetto alla Rete Natura 2000.**

Le opere di progetto si sviluppano in area agricola (zona territoriale omogenea E2) ad esclusione di brevi tratti che interessano aree a verde privato vincolato, una zona limitata della rotatoria sulla S.S. 13 che ricade nell'area ex Nigi (zona territoriale omogenea DS: con contenitori inutilizzati o utilizzati per attività da bloccare, confermare o delocalizzare) e brevi tratti che ricadono in zona residenziale (zona territoriale omogenea C1), in zona territoriale omogenea B, in zona F1.3 - aree pubbliche per attrezzature a verde.

Poiché le opere in progetto non coincidono completamente con il tracciato della tangenziale nord di Mogliano Veneto individuato dal P.R.G., per la conformità urbanistica dell'intervento si renderà necessario predisporre la variante al P.R.G..

I principali vincoli evidenziali dal proponente sono:

- la rotatoria sulla S.S. 13 e il primo tratto dell'arteria (di lunghezza circa pari a 150 m) rientra all'interno delle "Aree vincolate a protezione del percorso di valore storico-ambientale del Terraglio (ex legge 1497/39)" costituente vincolo paesaggistico;
- la rotatoria sulla S.S. 13 si colloca parzialmente, ad ovest del Terraglio su "Aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal Piano di Area della Laguna e di Area Veneziana (P.A.L.A.V.)".
- le opere comprese tra il "cul de sac" di via San Michele e il fosso di recapito al Rio Zermanson, nonché parte della strada di servizio con accesso da via Cavalleggeri, rientrano all'interno delle "Aree di



interesse paesistico-ambientale del Piano di Area della Laguna e di Area Veneziana (P.A.L.A.V.)".

- le opere rientrano per la quasi totalità dello sviluppo all'interno del vincolo costituito dalle fasce di rispetto stradale e dalle fasce di rispetto degli elettrodotti.

Con riferimento al P.T.C.P. il proponente evidenzia che l'elaborato di piano già prevede l'intervento in progetto, individuandolo come "viabilità di interesse provinciale", nonché individua l'intera circonvallazione di Mogliano Veneto. Il tracciato dell'arteria principale di progetto coincide complessivamente con il tracciato di previsione ad eccezione della realizzazione delle rotatorie sulla S.S. 13, sulla via Cavalleggeri e un leggero spostamento verso sud dell'asse in corrispondenza della deviazione verso sud per raccordarsi alla nuova rotatoria sulla S.P. 64, ad est dell'abitato di Mogliano.

Per quanto riguarda le reti ecologiche previste dal P.T.C.P., le opere in progetto si collocano in un ambito definito "area di connessione naturalistica-fascia tampone", ad eccezione di brevi tratti che interessano ambiti definiti "corridoio ecologico secondario".

Rispetto all'ubicazione dell'impianto, il Sito Natura 2000 più vicino risulta essere:

- "SIC/ZPS IT3250016 - Cave di Gaggio" distante circa 4,8 km;

Nel raggio di 10 km dall'impianto sono presenti inoltre i seguenti Siti Comunitari:

- "SIC/ZPS IT3250010 - "Bosco di Carpenedo" distante circa 5,8 km;
- "SIC IT3240031 - Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio" distante circa 6,0 km;
- "ZPS IT3240019 - Fiume Sile: Sile Morto e ansa San Michele Vecchio" distante circa 6,1 km;
- "SIC/ZPS IT3250021 - Ex cave di Martellago" distante circa 6,6 km;
- "SIC IT3250031 - Laguna superiore di Venezia" distante circa 9,9 km.

Pur affermando che l'intervento, essendo distante circa 4,8 km dal Sito Natura 2000 più prossimo, ricade tra quelli previsti al punto 3 lettera B numero VI (Piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000) dell'Allegato A alla D.G.R.V. n. 3173/2006, il proponente ha presentato comunque una relazione di Screening di VInCA che è stato sviluppato nelle seguenti 4 fasi:

- 1) fase 1: valutazione della connessione con la gestione del sito;
- 2) fase 2: descrizione del piano/progetto e identificazione degli impatti;
- 3) fase 3: valutazione della significatività delle incidenze;
- 4) fase 4: valutazione riassuntiva.

Il proponente analizza le possibili interferenze con le varie componenti ecosistemiche in maniera adeguata; le analisi riportate nella relazione presentata affermano, nelle conclusioni, che la natura dell'opera in progetto non produrrà effetti significativi sui siti Natura 2000 citati. Si ritiene di condividere le conclusioni dello studio di Screening di VInCA, anche considerando il fatto che l'intervento è esterno ai Siti Natura 2000, rispetto al più vicino è distante circa 5 km e che tra l'area di intervento e il Sito è presente un'area densamente urbanizzata



(in comune di Marcon).

**Considerazioni sulla Rete Ecologica prevista dal P.T.C.P.**

L'intervento ricade in un ambito definito "area di connessione naturalistica-fascia tampone", ad eccezione di brevi tratti che interessano ambiti definiti "corridoio ecologico secondario", previsto dall'approvato P.T.C.P..

Le NTA del Piano Provinciale forniscono, agli Artt. 38 e 40, le prescrizioni inerenti le suddette componenti della rete ecologica locale. Tali articoli, per quanto riguarda l'attuazione di nuove sedi infrastrutturali e/o la riqualificazione delle esistenti, prevedono che, se esse non sono soggette a VIA, la loro realizzazione è comunque subordinata a verifica di compatibilità ambientale, finalizzata ad individuare adeguate opere di mitigazione e/o compensazione.

Il proponente, nello studio preliminare ambientale e nell'elaborato di Screening di VInCA sul Sito Natura 2000 più prossimo, ha analizzato in ~~maniera adeguata le possibili interferenze tra l'opera in progetto e gli~~ ecosistemi. Le possibili interferenze con la componente faunistica (le opere in progetto rientrano in "aree critiche per la fauna - corridoi di connessione") sono state adeguatamente affrontate e sono state proposte adeguate misure di compensazione/mitigazione quali la realizzazione di corridoi ecologici per la fauna costituiti da attraversamenti idraulici stradali finalizzati a mantenere la permeabilità dei corridoi ecologici intercettati dalla nuova viabilità progettata.

**Analisi ambientale**

Inquadramento geologico e geomorfologico

L'intervento ricade nella bassa pianura veneta, dove il sottosuolo è caratterizzato da una successione di litotipi depositatisi in ambienti fluviali prevalentemente argillosi e limosi, alternati a livelli sabbiosi.

Il sottosuolo è discretamente eterogeneo in verticale e molto eterogeneo in orizzontale. Questa stratigrafia si estende almeno fino a un centinaio di metri dal p.c., oltre il quale si incontra una struttura multistrato più omogenea. Localmente si possono incontrare livelli di sabbie grossolane e/o ghiaie anche nei primi 100 m, in genere a circa 30 e 60 m dal p.c.

Dal punto di vista geomorfologico siamo in presenza di "depositi fluviali della pianura alluvionale recente (Po, Adige, Bacchiglione, Brenta, Piave, Livenza, Tagliamento)", in particolare del conoide deposizionale del Brenta, che si allunga verso sud-est dallo sbocco in pianura presso Bassano del Grappa fino all'area perilagunare veneziana. Sul territorio sono riconoscibili paleo alvei legati al divagare del fiume fino alla collocazione definitiva della sua foce, che ha distribuito i diversi litotipi.

L'area si colloca in ambito caratterizzato da limi e argille prevalenti - Quaternario.

Rispetto alla carta dei suoli della provincia di Treviso, l'ambito di collocazione è il seguente:



DISTRETTO	SOVRANITÀ	UNITÀ DI PAESAGGIO	UNITÀ CARTOGRAFICA	DESCRIZIONE UNITÀ DI PAESAGGIO
B	B3	B3.1	MRG1/VDC1	B3.1 - Dossi fluviali poco espressi, costituiti prevalentemente da sabbie
B	B3	B3.2	MOG1	B3.2 - Pianura alluvionale indifferenziata, costituita prevalentemente da limi.

La tessitura è individuata come franco sabbioso.

Dal punto di vista sismico, la zona appartiene all'area veneto-friulana e istriana, interessata da faglie attive. Tuttavia la sismicità è di basso livello e localizzata altrove.

#### Idrogeologia

L'opera è compresa nella bassa pianura veneta, a sud della fascia delle risorgive. L'asse di drenaggio principale ha direzione da nord-ovest verso sud-est. ~~Il sottosuolo del comune di Mogliano contiene più falde sovrapposte,~~ delle quali la più superficiale è freatica e, talvolta, assume le caratteristiche di acquifero confinato - semiconfinato in pressione. Questa prima falda è in connessione con i fiumi e corsi d'acqua della zona ed è alimentata dalle acque meteoriche.

Nei primi 30 m sono presenti falde confinate in pressione di debole importanza, discontinue e locali.

Le falde profonde più sfruttate si trovano intono ai 30m, 50-60m, 80-90 m, 120 e 150 m, 180 m, 200-250 m. Le piezometriche delle falde in pressione nei primi 100 m hanno valori di poco superiori o inferiori al p.c. mentre i pozzi profondi hanno piezometriche oltre il piano campagna. Il livello di vulnerabilità della falda è alto.

#### Uso del suolo

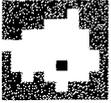
L'intervento si colloca in area agricola caratterizzata da tessuto urbano discontinuo, principalmente residenziale, e da strutture residenziali isolate.

L'arteria principale si colloca in ambiti definiti "seminativi in aree irrigue", tranne brevi tratti che rientrano nei "vigneti", "aree industriali e spazi annessi", "prati stabili", "aree verdi urbane", "terreni agricoli eterogenei".

#### Geotecnica

I parametri di resistenza degli strati superficiali del terreno interessato dall'opera hanno parametri meccanici di resistenza da medi a medio bassi, tali da richiedere, in alcuni casi, la preparazione del piano di posa dei rilevati mediante stabilizzazione oppure lo sbancamento e la sostituzione con cassonetto di adeguata profondità. I litotipi sono idonei alla stabilizzazione a calce o a calce e cemento per le frazioni limose meno plastiche: ciò permette il riutilizzo in sito dei materiali. L'interazione con il terreno è limitata agli strati superficiali cui si trasmettono i carichi dell'infrastruttura stradale. Per realizzare il sottopasso ciclopedonale, sono previsti scavi di profondità ed estensione limitate che, tuttavia, raggiungeranno la quota di falda rendendo necessari idonei interventi in fase di cantiere e a lungo termine.

Questa versione del progetto, infatti, ha eliminato il previsto sottopasso carrabile interrato e relativa trincea stradale, che avrebbe interagito più significativamente con gli strati profondi del terreno sottofalda, con problematiche tecniche e realizzative molto maggiori.



### Ambiente idrico

Idrografia, idrologia e rischio idraulico

L'intervento si colloca in bacino scolante nella Laguna di Venezia: Dese - Zero.

I recapiti delle acque meteoriche sono il fiume Zero, individuato come corso d'acqua significativo, e il rio Zermanson individuato fra gli "altri corsi d'acqua". La rete idrografica è compresa fra i corpi idrici individuati quali aree sensibili.

Per il rischio idraulico è stato redatto un elaborato grafico che riporta le aree fornite dal competente Consorzio di Bonifica. Da esso risulta che l'area a ovest del Terraglio, in cui si collocherà la rotatoria sulla SS 13, si trova in area a basso rischio idraulico. La rotatoria su Via Cavalleggeri e il tratto di via San Michele, in corrispondenza del sottopasso ciclo-pedonale, sono individuati a medio rischio idraulico. Infatti, nel 2009, si è verificato un allagamento in via Bonotto, vicino a via San Michele.

In ragione di ciò, le opere di progetto prevedono un sistema di smaltimento delle acque meteoriche con adeguati volumi di invaso, atti a garantire l'invarianza idraulica delle opere con un tempo di ritorno pari a 50 anni, oltre a migliorare l'efficienza dell'intero bacino.

Nella realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale, oltre a realizzare un impianto di sollevamento delle acque meteoriche, sarà garantita una quota di sicurezza idraulica dalla strada e dalla campagna circostante, per scongiurare fenomeni di allagamento.

Inoltre il mantenimento della continuità di fossati e scoline esistenti intercettati dall'intervento, mediante ricucitura della rete idraulica, permetterà di migliorare l'efficienza dell'attuale sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

### Qualità delle acque

Il Fiume Zero, nell'ambito d'interesse, è classificato come scadente. Le acque sotterranee, dal punto di vista chimico, sono in classe 0 per presenza di inquinanti inorganici di origine naturale. Il loro stato ambientale è classificato come "particolare - caratteristiche qualitative e/o quantitative che, pur non presentando un significativo impatto antropico, presentano limitazioni d'uso della risorsa per la presenza naturale di particolari specie chimiche o per il basso potenziale quantitativo" o "buono - impatto antropico ridotto sulla qualità e/o quantità della risorsa".

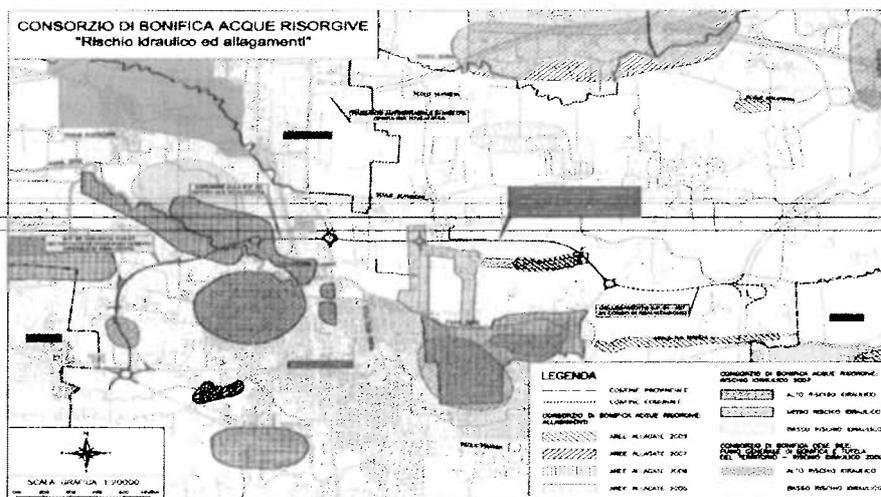
### Interferenze fra il progetto e la componente idrica

Come già detto, sarà garantita la continuità della rete esistente e intercettata dall'intervento, mediante posa di tubazioni in c.a. di dimensioni tali da garantire la continuità del sistema di drenaggio esistente lungo le rotatorie di progetto. Rispetto alla compatibilità idraulica, sono previsti fossi di guardia ad ambo i lati della viabilità, trapezoidali e scarpata 2/3, per intercettare le acque di dilavamento provenienti dalla nuova viabilità e dalla rete di bonifica secondaria e convogliarle alla rete di bonifica secondaria nonché garantire i necessari volumi d'invaso per assicurare l'invarianza idraulica con tempo di ritorno di 50 anni, prevedendo un volume d'invaso aggiuntivo per migliorare l'efficienza del bacino in cui si collocano le opere.

Per quanto riguarda la qualità delle acque, vale quanto già detto riguardo alla bassa velocità di flusso nei fossati e la piantumazione di



specie in grado di contribuire alla depurazione. Analogo effetto avranno le fasce tampone nei confronti del ruscellamento dai campi coltivati. Poiché l'intervento in progetto non comporta aumento di traffico veicolare bensì una sua redistribuzione, si può ritenere che, al massimo, il carico inquinante sia uguale allo stato di fatto. Per quanto riguarda le acque sotterranee, il punto più critico è la realizzazione del sottopasso ciclopedonale; il proponente ribadisce che saranno messi in atto tutti gli accorgimenti necessari a scongiurare inquinamenti della falda dovuti a lavorazioni.



### Ecosistemi, vegetazioni, flora e fauna

L'area è agricola, caratterizzata da tessuto urbano discontinuo e strutture isolate. La vegetazione è fatta di siepi campestri, filari alberati e alberi singoli, a corredo degli appezzamenti agricoli, nei pressi dei fossati di scolo e lungo le strade. Nella maggior parte dei casi, trattasi di strutture biplane miste, dominate dal platano, dal salice bianco, dall'olmo, dalla robinia, con strato dominato formato prevalentemente da aceri campestri, noccioli e sanguinelli. Sono presenti anche esemplari di pioppo, carpino, gelso, rovo e alberi da frutto.

Nell'area prospiciente via Bianchi, individuata dal PRG come "verde privato vincolato" è presente una significativa zona vegetata; le opere di progetto lambiscono questo ambito a sud, per minimizzarne l'occupazione.

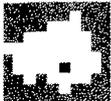
Il progetto interferisce per tratti limitati con una siepe esistente e una formazione arborea di valore ambientale e con una limitata area vegetata collocata tra via Cavalleggeri e via san Michele. Interferisce anche con limitate aree a vigneto tra via Cavalleggeri e la rotatoria sulla SP 64, lungo il Terraglio, in prossimità dell'intersezione fra la SP 65 e la SS 13, nelle pertinenze dell'accesso a Villa Bianchi e lungo via san Michele.

In alcuni fossati esistenti si sono rinvenute elofite quali la cannuccia di palude.

Gli appezzamenti sono coltivati quasi fino al limite dei fossi di drenaggio o delle rare siepi esistenti; la vegetazione erbacea si trova solo vicino alle scoline, alle siepi e alle capezzagne.

La vegetazione ripariale non è di pregio.

La comunità faunistica è piuttosto povera, vista la vicinanza con



l'ambiente urbano, l'agricoltura intensiva e le poche siepi che permettono l'insediarsi solo delle specie rustiche e più resistenti. Le specie presenti sono collegate all'ecosistema agrario. Non ci sono specie di particolare interesse ecologico.

Interferenze del progetto con l'ecosistema, la vegetazione, la flora, la fauna

Le interferenze con flora e fauna sono da ricondurre alla fase di cantiere, in particolare di scavo, che creerà potenziale disturbo nello scotico e rimozione della vegetazione presente lungo le capezzagne e le scoline. Quale mitigazione e valorizzazione del contesto d'inserimento è prevista la piantumazione, la creazione di dune in terra e fasce alberate nonché la piantumazione di sistemi vegetazionali di specie arboree ed arbustive autoctone nelle aree residuali, nei reliquati stradali e nelle airole delle rotatorie.

In particolare le fasce a verde di profondità variabile, con piantumazione di siepi autoctone lungo ampi tratti del tracciato consentono di ricostruire e riproporre un elemento caratterizzante del paesaggio rurale e di creare corridoi ecologici a fini naturalistici.

Il mantenimento della permeabilità della fauna prevede la creazione di passaggi per piccoli vertebrati e anfibi mediante condotte di attraversamento poste sotto la strada a connessione dei fossi.

Paesaggio, valenze storico-culturali e archeologiche

Dal punto di vista storico-culturale, l'ambito è caratterizzato dalla presenza del Terraglio e dalla vicinanza a due ville venete. Inoltre il PTCP classifica il centro storico di Mogliano Veneto quale "centro storico di grande interesse".

L'area presenta un rischio archeologico diffuso, come accertato nell'apposita valutazione redatta da Veneto Strade nell'ambito del progetto preliminare della circonvallazione Nord di Mogliano.

Interferenze del progetto con il paesaggio, le valenze storico-culturali e archeologiche

La rotatoria sul Terraglio, vista la prossimità anche a due ville venete, è stata oggetto di una attenta progettazione condivisa e concertata con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Veneto, che si è espressa favorevolmente sul progetto preliminare.

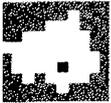
Per rispondere alle esigenze di vincolo paesaggistico, il progetto della rotatoria si basa sull'idea di dare continuità rispetto al Terraglio, creando una prospettiva ottica che faccia apparire più lungo il viale e dando una sensazione di apertura. Ciò si ottiene con piantumazioni di alberi di platano a distanza scalare e di età diverse secondo una prospettiva a salire.

Per quanto riguarda il rischio archeologico, l'aspetto sarà approfondito con la Soprintendenza per i Beni Archeologici nelle fasi successive della progettazione.

Atmosfera, rumore, vibrazioni

Gli interventi di fluidificazione del traffico, in cui è compresa la realizzazione di tangenziali, fanno parte delle misure per la riduzione delle polveri, in base al "Rapporto sullo stato dell'ambiente 2011 della Provincia di Treviso".

Il disturbo da rumore in fase di cantiere potrà verificarsi nella realizzazione delle intersezioni con la viabilità esistente e del sottopasso ciclopedonale. E' da attribuire al rumore e alle vibrazioni



dei mezzi meccanici e delle lavorazioni eseguite.

Rumore in fase di esercizio

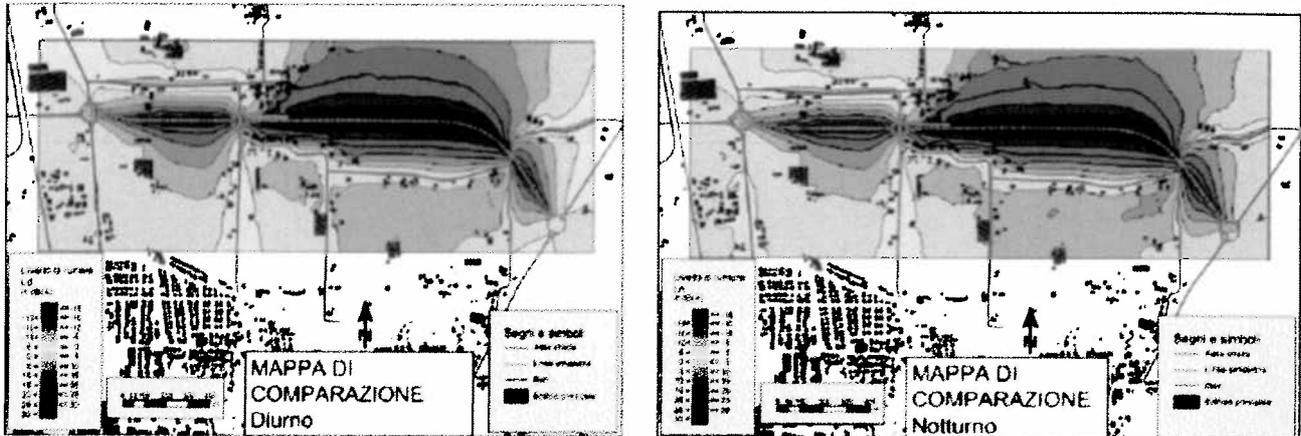
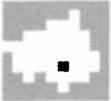
La valutazione è stata fatta in base ai limiti del DPR 142/2004 - nuova viabilità e viabilità esistente, per le aree comprese in fascia di pertinenza stradale, e in base ai limiti della zonizzazione acustica comunale per le aree esterne.

I dati di progetto sono stati utilizzati per realizzare una cartografia digitale tridimensionale del terreno e dell'edificato, nell'ambito del programma di simulazione Soundplan, nel quale sono stati inseriti i dati del traffico. "Per i tratti interessati, l'analisi è avvenuta considerando i dati di traffico attuali, per cui si è assunta una velocità di percorrenza media pari a 50 km/h per i veicoli leggeri e 40 km/h per i veicoli pesanti. Nella nuova viabilità la velocità è stata limitata al massimo a 100 km/h sulla strada e 40 km/h in rotatoria per i mezzi leggeri e 30 km/h per quelli pesanti".

~~In base alla categoria della nuova strada, C2 extraurbana secondaria,~~ sono state stabilite le fasce di pertinenza stradale e i relativi limiti; le arterie esistenti intersecate dal progetto sono state considerate come viabilità esistente, con relativi limiti e fascia di pertinenza come stabiliti dal DPR 142/2004. Fuori dalla fascia di pertinenza stradale valgono i limiti della zonizzazione acustica comunale ossia quelli della classe II per le aree prevalentemente residenziali, quelli della classe III per le zone miste e quelli della classe IV per le zone a cavallo delle infrastrutture.

Sono state quindi individuate le abitazioni e, fra esse, i recettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura ecc.); è stato individuato un solo recettore sensibile che è un asilo nido situato in via Bianchi, in prossimità dell'intersezione con via Cavalleggeri. Il modello è stato calibrato con alcune misure in campo e, in simulazione, si è tenuto conto della presenza di un manto stradale in conglomerato bituminoso multifunzionale, fonoassorbente.

Dalla valutazione previsionale di impatto acustico, in particolare dal confronto fra le tabelle e i grafici ante operam e le tabelle e i grafici in post operam, che considerano anche la presenza di una barriera acustica in prossimità dell'asilo nido, risulta comunque evidente che la nuova viabilità di progetto introduce l'impatto da rumore in un'area che, allo stato attuale, ne è interessata in misura molto minore, come peraltro dichiarato dallo stesso tecnico competente in acustica al punto 3.8 "commento dei risultati delle simulazioni acustiche". Oltre ai superamenti dei limiti di legge presso l'abitazione 3 e il recettore sensibile 9, asilo nido in via Bianchi (per il quale vale solo il limite diurno), nonostante il posizionamento di barriere antirumore, i grafici di confronto sotto riportati permettono di intuire immediatamente la sostanziale differenza fra il clima acustico dell'area ante operam e quello in post operam, che sarà sensibilmente peggiorato.



~~Bisogna tener conto poi che la simulazione è stata fatta con un preciso abbattimento del rumore legato alla presenza di asfalto fonoassorbente e con precise velocità, condizioni che dovranno essere tassativamente garantite nella costruzione e gestione dell'opera.~~

In fase preliminare di valutazione d'impatto ambientale, in ogni caso, si può pensare che il rispetto dei limiti di legge sia la condizione minima da rispettare comunque e che non si possa sottovalutare l'impatto acustico che si verrà a creare nella zona coinvolta dal progetto, nonostante gli evidenti benefici che ne trarrà il centro di Mogliano. Ciò premesso, non si ritiene necessario un approfondimento dell'argomento in sede di V.I.A. poiché la situazione è sufficientemente chiara e consente di formulare le prescrizioni, che si riportano di seguito:

- ▲ Si utilizzi il conglomerato bituminoso fonoassorbente a superficie porosa e si limiti la velocità, come previsto nella Valutazione previsionale acustica rispettivamente nella tabella a pag.14 e al punto 3.7.2.4 di pag. 20.
- ▲ Oltre al rispetto dei limiti di legge, condizione minima indispensabile, e in aggiunta alle mitigazioni acustiche già previste, siano indicati e progettati, ove possibile, altri interventi per ridurre ulteriormente l'impatto acustico, sia all'interno che all'esterno della fascia di pertinenza stradale, a maggior tutela dell'ambiente e della salute umana.
- ▲ Si restituisca una simulazione acustica di verifica con l'inserimento degli elementi di mitigazione sopra indicati, che attesti anche il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica comunale nelle aree in classe II e III esterne alla fascia di pertinenza stradale. La valutazione avvenga in collaborazione con ARPAV.

#### Interferenze del progetto sull'atmosfera e sul clima acustico

Gli effetti saranno determinati dalla fase di cantiere e saranno limitati alla fase diurna.

In fase di esercizio ci sarà una redistribuzione del traffico e la sua fluidificazione, con una complessiva riduzione del carico inquinante che sarà, al massimo, pari all'attuale.

#### Sistema territoriale e socio-economico e interferenze

L'intervento si inserisce in ambito densamente popolato che costituisce l'area metropolitana tra Venezia e Treviso.



Poiché l'opera permette di completare la circonvallazione dell'abitato di Mogliano, sgravandone il centro dal traffico di attraversamento, essa comporta un miglioramento della vivibilità e un più efficace collegamento ovest-est, a vantaggio dell'intero territorio e del suo sistema insediativo.

Qualora non fosse realizzato questo completamento, va ricordato che l'apertura del collegamento fra la SP64 e la A27 richiamerà una componente aggiuntiva di traffico che attraverserà Mogliano, con aggravio dell'attuale situazione e fenomeni di saturazione e congestione della rete viaria esistente.

Usa del territorio, ricchezza relativa, qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona

Il tracciato dell'opera non coincide esattamente con l'indicazione del PRG che, comunque, ne prevede la realizzazione.

Rispetto al PALAV, la rotatoria sulla SS 13 si colloca parzialmente, a ovest del Ferraglio, in area di interesse paesistico ambientale; poiché però le opere sono un adeguamento dell'esistente intersezione, si ritiene che, rispetto all'opzione zero, non ci siano significativi impatti negativi sull'ambiente.

In aree di interesse paesistico - ambientale del PALAV rientrano pure le opere su via san Michele e il fosso di recapito al rio Zermanson e una capezzagna di servizio con accesso da via Cavalleggeri. Di interesse paesistico-ambientale del PALAV sono pure il rio Zermanson e il fiume Zero con i loro ambiti.

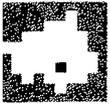
A questo proposito sono stati previsti i già richiamati interventi di contenimento dell'inquinamento delle acque di dilavamento della sede stradale, mediante realizzazione di fossati e piantumazione di essenze. L'utilizzo di risorse naturali è limitato dalle previsioni di riutilizzo della terra da scavo.

Si ritiene quindi che il progetto non comporti significativi impatti negativi.

Capacità di carico dell'ambiente naturale

Rispetto alle indicazioni dell'allegato V del D.Lgs. 152/2006, è stata valutata la collocazione rispetto alle zone ivi previste:

- a) **zone umide**: l'intervento in oggetto non rientra all'interno di tali ambiti e si colloca a significativa distanza dagli stessi;
- b) **zone costiere**: l'intervento in oggetto non rientra all'interno di tali ambiti e si colloca a significativa distanza dagli stessi;
- c) **zone montuose o forestali**: l'intervento in oggetto non rientra all'interno di tali ambiti e si colloca a significativa distanza dagli stessi;
- d) **riserve e parchi naturali**: l'intervento in oggetto non rientra all'interno degli ambiti individuati con il VI Elenco ufficiale delle aree protette censiti dal Decreto del 27 aprile 2010 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nonché si colloca a significativa distanza dagli stessi; tuttavia si segnala che l'intervento rientra in un "Ambito per l'istituzione del parco naturale regionale ed area di tutela paesaggistica regionale (art. 33 N. di A. P.T.R.C.) relativo alla "Laguna di Venezia" (limite di piano di area adottato con D.G.R. n. 7529 del 23.12.1991);
- e) **zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri**;

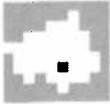


*zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE:* l'intervento in oggetto non rientra all'interno di tali ambiti e si colloca a significativa distanza dagli stessi;

- f) **zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati:** considerando gli standard comunitari utilizzati per la redazione dei formulari dei siti Natura 2000 in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE, si può ritenere che le aree interne ai siti Rete Natura 2000, rientrino negli standard fissati dalla legislazione comunitaria, mentre le aree ad esse esterne per estensione del concetto, non rispettino tali standard. L'intervento si colloca in area esterna ai siti, in aree a valore di sensibilità basso, in territorio fortemente antropizzato dove le aree che potrebbero essere ambientalmente significative sono costituiti da fossati, scoline, siepi e filari che, proprio per la loro limitata ampiezza, non riescono a rientrare negli standard europei;
- g) **zone a forte densità demografica:** l'intervento in progetto ha lo scopo di completare la circonvallazione all'abitato di Mogliano Veneto, valorizzando il centro storico grazie all'eliminazione di una cospicua componente di traffico di attraversamento a miglioramento della vivibilità dell'abitato (minor inquinamento atmosferico e acustico, maggior sicurezza stradale soprattutto nei confronti degli utenti deboli);
- h) **zone di importanza storica, culturale o archeologica:** l'intervento di progetto interessa il percorso di valore storico-ambientale del Terraglio nell'ambito di realizzazione della rotatoria sulla S.S. 13, intersezione che è stata oggetto di una curata progettazione paesaggistico-ambientale condivisa e concertata con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici. Le opere in progetto si collocano in un'area caratterizzata da diffuso rischio archeologico, pertanto nelle successive fasi di progettazione si dovrà approfondire tale aspetto anche di concerto con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto. Infine si sottolinea come l'intervento in progetto ha lo scopo di completare la circonvallazione all'abitato di Mogliano Veneto, valorizzando il centro storico definito dagli strumenti pianificatori "centro storico di grande interesse", grazie all'eliminazione di una cospicua componente di traffico di attraversamento a miglioramento della vivibilità dell'abitato (minor inquinamento atmosferico e acustico, maggior sicurezza stradale soprattutto nei confronti degli utenti deboli);
- i) **territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del D.Lgs. 18 maggio 2001, n.228:** sulla base delle informazioni disponibili, l'intervento non interessa tali ambiti.

Il proponente ritiene quindi che l'intervento non comporti significativi impatti negativi.

#### Caratteristiche dell'impatto potenziale



I descrittori sono:

Per l'ambiente fisico

- suolo e sottosuolo
- acque superficiali
- acque sotterranee
- atmosfera
- rumore

Per l'ambiente naturale

- flora
- fauna
- ecosistemi

Per l'ambiente antropico

- assetto territoriale
- assetto socio economico
- paesaggio

Categoria	Componenti ambientali	Descrittori ambientali	Indicatori
Ambiente fisico	Suolo e sottosuolo	Geologia, geomorfologia e geotecnica	Interferenze con la struttura
		Assetto idrogeologico	Variazioni piezometriche
	Acque superficiali	Idrografia e idrologia	Pericolosità idraulica
		Stato qualitativo	Interferenza con la rete di scolo
	Acque sotterranee	Stato qualitativo	Qualità delle acque
	Atmosfera	Qualità dell'aria	Livello di inquinanti
Rumore	Livello sonoro	Livelli di emissione	
Ambiente naturale	Flora	Vegetazione	Superficie vegetata
		Anfibi	Disturbo
	Fauna	Rettili	Disturbo
Uccelli		Disturbo	
Mammiferi		Disturbo	
Ecosistemi	Habitat acquatico	Qualità	
	Habitat terrestre	Qualità	
Ambiente antropico	Assetto territoriale	Uso del suolo	Superficie urbanizzata
	Assetto socio economico	Gestione del territorio	Onere per la gestione
	Paesaggio	Aspetti estetico percettivi	Interruzione della continuità visiva

**Portata degli impatti - natura transfrontaliera degli impatti**

L'ambito di intervento, area agricola a tessuto urbano discontinuo e abitazioni isolate, è a bassa densità di popolazione. Gli impatti potenziali probabili sono limitati alla zona coinvolta nel progetto di nuova viabilità.

Dal punto di vista socio-economico e di assetto territoriale, l'impatto può definirsi positivo per i suoi benefici effetti sul traffico.

Non sono prevedibili effetti transfrontalieri.

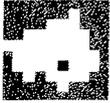
**Ordine di grandezza e complessità degli impatti**

Le condizioni geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche sono compatibili con l'opera che non andrà a influenzare significativamente le condizioni di equilibrio esistenti.

La rimozione del cotico erboso potrà produrre impatti indiretti sull'infiltrazione superficiale delle acque meteoriche, sulla permeabilità dei suoli e sulla disponibilità di habitat per la fauna. L'impatto è tuttavia limitato al sedime stradale e all'area di cantiere e sarà minimizzato grazie a un attento studio della cantierizzazione in fase successiva di progettazione.

La produzione di terre da scavo sarà limitata dal riutilizzo previsto. L'impatto sull'uso del suolo è stato limitato sviluppando il tracciato in corrispondenza degli elettrodotti ad alta tensione già esistenti.

In fase di scavo potrebbero verificarsi fenomeni transitori di intorbidamento delle acque.



La permeabilità dell'area sarà modificata dagli interventi di asfaltatura e, per questo, è stata dimensionata la rete di smaltimento delle acque meteoriche per eventi con tempo di ritorno di 50 anni, con volumi di invaso aggiuntivi.

L'interazione con la falda è limitata, in particolare nell'area di realizzazione del sottopasso ciclopedonale. Saranno quindi necessari idonei accorgimenti da adottare in presenza d'acqua sia in fase di cantiere che a lungo termine.

Per quanto riguarda le acque meteoriche, è stato previsto un sistema di fossati piantumati, per consentire l'instaurarsi di fenomeni di riduzione del carico inquinante in ingresso. A lato dei fossati sono previste fasce vegetate per ridurre l'apporto di inquinanti provenienti dalle coltivazioni agricole.

L'inquinamento dell'aria e il rumore saranno prodotti principalmente dalle operazioni di cantiere (movimento macchine operatrici, scavo e movimentazione terre e rocce, approvvigionamento di materiali).

L'attività sarà limitata al periodo diurno.

In fase di cantiere, le emissioni saranno contenute mediante l'uso di macchine operatrici e autoveicoli a bassa emissione e con la manutenzione periodica frequente. Potranno essere previsti anche interventi passivi per proteggere i recettori dalle emissioni, quali barriere piene di recinzione cantiere nonché dispositivi per abbattere le polveri.

In esercizio si può ritenere che la fluidificazione del traffico porti a una diminuzione dei livelli di inquinamento nell'ambito territoriale d'intervento. Sono previste mitigazioni acustiche.

La flora e la fauna non sono di particolare pregio. L'asportazione della vegetazione potrà ridurre la disponibilità di habitat per la fauna. In fase di cantiere la fauna sarà disturbata dai mezzi meccanici e dal personale. Si ritiene tuttavia che le specie presenti, tipiche dell'ambito agricolo e periurbano, non siano particolarmente sensibili al disturbo antropico.

Potranno altresì verificarsi episodi di schiacciamento di serpenti ed altri animali, rischio che sarà minimizzato dalla creazione dei corridoi ecologici sottostrada.

Gli impianti di illuminazione saranno conformi alla vigente normativa.

Il traffico indotto in fase di cantiere sarà limitato, grazie anche al riutilizzo del materiale scavato.

Gli eventuali reflui di cantiere e i rifiuti saranno gestiti secondo la normativa vigente.

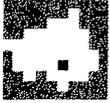
Il tracciato è stato ottimizzato per ridurre al minimo l'occupazione di suolo agricolo; l'accessibilità ai fondi frazionati a seguito della realizzazione del tratto di strada, sarà garantita da contro strade di servizio.

In fase di esercizio, i rifiuti saranno costituiti da sfalci e potature; potranno essere prodotti anche rifiuti di fresato d'asfalto nelle normali attività di manutenzione della sede stradale.

Vista l'altezza limitata sul piano campagna, al massimo 1 m, si ritiene anche che non ci siano alterazioni significative dei coni visuali. In ogni caso sono previsti gli interventi di mitigazione mediante piantumazione.

#### **Probabilità degli impatti**

In fase di cantiere si può ritenere che, con le opportune precauzioni di



sicurezza e qualità, l'impatto dovuto a sversamenti di sostanze inquinanti possa essere minimizzato. In fase di esercizio, l'accadimento è riconducibile a incidenti, di scarsa probabilità.

Vista la modesta entità e profondità di scavo nei tratti in rilevato e nel sottopasso ciclopedonale, si ritiene che gli impatti su geologia, morfologia, aspetti geotecnici e assetto idrogeologico, in particolare l'alterazione del livello di falda, siano estremamente limitati.

In fase di esercizio, la compatibilità idraulica è garantita dalla nuova rete di fossati, che ritarda la restituzione delle acque al termine dell'evento meteorico.

L'impatto sulla componente faunistica è legato al disturbo in fase di cantiere. In fase di esercizio il disturbo e l'ostacolo costituito dalla sede stradale potranno essere mitigati dai previsti corridoi ecologici di attraversamento.

Per quanto riguarda la componente umana, le emissioni atmosferiche e sonore in fase di cantiere sono molto probabili ma, trattandosi di ambito agricolo a tessuto urbano discontinuo e abitazioni isolate, la popolazione coinvolta è poca.

In fase di esercizio il rumore sarà mitigato dall'uso di asfalto fonoassorbente, dune in terra alberate, pannelli fonoassorbenti, siepi e filari.

#### **Durata, frequenza e reversibilità degli impatti**

Gli impatti dovuti a sversamento di sostanze inquinanti hanno frequenza ridotta, a carattere accidentale, sia in fase di cantiere che in esercizio.

L'alterazione del livello di falda riguarda la fase di cantiere ed è totalmente reversibile.

Gli impatti sulla fauna delle macchine operatrici in fase di cantiere sono limitati alla durata della costruzione e alle ore diurne e sono reversibili.

Gli impatti in esercizio, dovuti al traffico, saranno maggiori di giorno e parzialmente reversibili con interventi di mitigazione. Lo stesso vale per gli impatti che modificano la percezione del paesaggio.

#### **Stima degli impatti rispetto all'opzione zero**

L'opzione zero, cioè il non realizzare l'opera, lascerebbe incompleti i tratti della circonvallazione di Mogliano Veneto già realizzati, impedendo la sinergia positiva fra i tratti che consentono di bypassare il centro abitato.

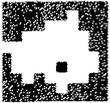
Il volume del traffico di attraversamento resterebbe identico all'attuale, con impatto negativo sul sistema insediativo e infrastrutturale del territorio in cui le opere si inseriscono.

Inoltre l'apertura del collegamento fra SP64 e A27 produrrà traffico aggiuntivo, con fenomeni negativi di congestione e saturazione della viabilità esistente.

#### **Sintesi della stima degli impatti**

Il proponente ha redatto una tabella degli impatti. Da essa deduce che gli impatti sull'ambiente fisico in fase di cantiere sono di modesta o trascurabile entità. A regime, gli impatti sono positivi se riferiti all'ambito più generale d'intervento poiché consentono la fluidificazione del traffico e la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico da esso prodotto.

Gli impatti sull'ambiente naturale sono riconducibili alla fase di



cantiere e al disturbo alla fauna nonché al taglio della vegetazione ripariale, ove presente. Sono tuttavia da ritenersi molto modesti in considerazione del fatto che, già allo stato attuale, non vi sono zone vegetate significative né habitat di rilevante sensibilità.

Gli impatti sull'ambiente antropico sono dovuti alla fase di cantiere e alle movimentazioni terra. Sono temporanei e reversibili a breve termine e quindi si possono considerare modesti. A medio e lungo termine, gli effetti saranno positivi per il miglioramento della vivibilità del centro di Mogliano e della sicurezza per la circolazione stradale, soprattutto per pedoni e ciclisti.

Si evidenziano anche i numerosi e importanti interventi di mitigazione delle opere per migliorarne l'inserimento paesaggistico, visivo e ambientale e anche le mitigazioni acustiche e visive nei confronti dei ricettori abitativi del contesto d'intervento.

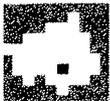
#### Controdeduzioni alle osservazioni pervenute

OSSERVAZIONE n.1 dell'11 giugno 2012, formulata dallo studio legale Matteo Ceruti in nome e per conto dell'Ing. Giorgio Boldini, proprietario degli immobili di cui al Fg. 28 - partita 1626, mapp. 298 già 22/b - seminativo arboreo di Ha 2.11.50; mapp. 21 - fabbricato rurale - di Ha 0.01.79 - Comune di Mogliano veneto. Gli aspetti evidenziati sono.

1. Natura del progetto e necessaria applicazione del criterio del cumulo: in sintesi, l'osservazione rammenta che la verifica di assoggettabilità deve necessariamente essere condotta sulla base degli elementi elencati nell'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e smi, del quale il punto 1 stabilisce che si debba tener conto delle dimensioni del progetto e del cumulo con altri progetti. Richiama la sentenza della Corte di Giustizia Europea, sez. VI, 10 luglio 2008, causa C-156/07, in base alla quale il Consiglio di Stato sez. VI, 10 marzo 2009, n.1409, ha stabilito che sono soggetti alla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, i progetti di realizzazione di tracciati stradali autonomi ma da collocarsi in un contesto programmatico unitario e destinato a esaurirsi in un ambito temporale ristretto. Conclude sostenendo che debba essere applicato il criterio del cumulo con gli altri tracciati stradali del medesimo ambito programmatico, significativi e negativi per l'ambiente tanto da richiedere la VIA.

*Si osserva che la sentenza della Corte europea e il successivo pronunciamento del Consiglio di Stato stabiliscono che i progetti di tracciato stradale autonomi, ma appartenenti a una programmazione unitaria, devono essere sottoposti alla verifica di assoggettabilità alla VIA, ex art. 20 del D.Lgs. 152/2006. Ciò corrisponde puntualmente alla procedura applicata al progetto in esame che, in questa fase, è sottoposto a detta verifica di assoggettabilità, conformemente all'obiezione sollevata nell'osservazione. In relazione all'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006 si fa presente che il SIA preliminare presentato ha seguito puntualmente gli elementi in esso elencati; la valutazione della Commissione provinciale è avvenuta nel pieno rispetto dei principi normativi citati, né poteva essere diversamente, compresa l'entità del progetto e il cumulo con altri progetti, e in base a quest'analisi ha assunto le proprie decisioni.*

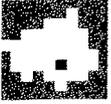
2. Possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente: rispetto alla sensibilità ambientale dell'area, la relazione di screening non fa riferimento al parco d'arte di notevole pregio ambientale, faunistico e



artistico, collocato al Fg. 28 - partita 1626, di proprietà dell'Ing. Boldini, nemmeno compresa nella documentazione fotografica, visibile nel rilievo satellitare tav. 5 bis. Per quest'area, la proprietà ha chiesto il riconoscimento di "bene culturale" con apposizione di relativo vincolo, sia per l'architettura rurale del mapp. 21 sia per il decumano romano che attraversa l'area da nord a sud sia per la testimonianza di economia rurale tradizionale (careson alberato a est e fossato con siepe a ovest). Inoltre, nella tavola 4 bis è riportato il tracciato di un galoppatoio, che sarebbe tagliato a metà dalla nuova viabilità. Sostiene che non siano state tratte le inevitabili conclusioni per il fatto che l'area si trova in un "ambito per l'istituzione del parco naturale regionale e area di tutela paesaggistica regionale" relativo alla Laguna di Venezia; inoltre circa 150 m del tracciato appartengono ad "aree vincolate a protezione del percorso di valore storico-ambientale del Terraglio" e altre porzioni sono comprese in "aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal piano di area della laguna e dell'area veneziana (PALAV).

*Si osserva che i vincoli esistenti sono stati segnalati nel Studio preliminare ambientale e, rispetto ad essi, è stato definito l'inserimento paesaggistico dell'opera in accordo con la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici del Veneto. Non rileva, invece, la richiesta di riconoscimento da parte del privato proprietario dell'area, che potrebbe peraltro non avere riscontri positivi, considerato che una eventuale connotazione di "bene culturale" avrebbe potuto comunque già essere stata riconosciuta, data la notorietà del sito in questione come risulta dalla lettura dell'osservazione stessa. Né emergono vincoli apposti dagli strumenti urbanistici vigenti, per quanto non attinenti allo screening di VIA; risulta invece la previsione urbanistica di realizzare un tracciato stradale di attraversamento da nord verso est, per quanto non esattamente coincidente con questo progetto, che comunque va collocare una infrastruttura viaria su un'area precedentemente destinata ad altro uso. La Commissione, in relazione agli elementi segnalati nell'osservazione, ha valutato la sensibilità ambientale dell'area secondo le indicazioni dell'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006 e ha assunto le decisioni del caso.*

3. Sulle ragioni giustificative del progetto e sull'omessa valutazione delle alternative di progetto: si sostiene che, con la costruzione del passante di Mestre non esistano più motivi per giustificare questo intervento, il cui progetto risale a vent'anni fa. Si afferma che la realizzazione della tangenziale nord-ovest è, a posteriori, ingiustificata visto lo scarso traffico che vi afferrisce, gestibile più semplicemente con miglioramenti della viabilità ordinaria. Sul piano delle alternative di progetto, non è stato considerato il percorso di Via Bianchi, utilizzato normalmente dal traffico diretto alla zona est di Mogliano e verso via Zermanesa, disegnando invece questo percorso che scorre a 150 m da una strada esistente: ciò crea una stretta fascia di terreno, in cui insistono i sistemi di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche e dove sarà difficile mantenere l'uso agricolo. Afferma che sia improponibile una rotonda nel punto d'innesto della tangenziale sul Terraglio poiché troppo vicina a una curva. Chiede pertanto che sia rivista la progettazione considerando: la possibilità di utilizzare via Bianchi, che il progetto sia assoggettato a VIA e confrontato con le soluzioni alternative, che sia valutata l'ipotesi di realizzare una doppia rotatoria, una a nord per



il Terraglio e via Bianchi (tangenziale nord-est) e una a sud per la tangenziale nord-ovest e il Terraglio, nell'area scoperta dell'ex maglificio Nigi.

*Le scelte di pianificazione degli Enti locali non rientrano fra gli elementi di valutazione della Commissione, che sono indicati nell'allegato V alla parte II del D.Lgs. 152/2006, né è previsto che la verifica di assoggettabilità contenga l'analisi delle alternative di progetto. Ugualmente, gli aspetti connessi alla sicurezza stradale, non sono elemento di rilievo nell'ambito dello screening di VIA.*

4. Illegittimità procedimentale: obiezione presentata in relazione al fatto che la verifica di assoggettabilità alla VIA è successiva alla conferenza di servizi ex art. 14 bis della legge 241/1990 e all'approvazione del progetto preliminare da parte della Giunta provinciale. Il comma 3 dell'art.14 bis della legge 241 prevede infatti ~~che la conferenza di servizi preliminare si possa esprimere su un progetto solo successivamente alla definizione dei contenuti del SIA ex art.21 del D.Lgs. 152/2006, qualora il progetto stesso ne sia soggetto.~~ La deduzione sarebbe che, per i progetti sottoposti a screening ex art.20, la conferenza di servizi si può esprimere solamente ad avvenuta definizione del procedimento di verifica. Si chiede quindi che il progetto sia sottoposto a VIA.

*L'osservazione, logica sul piano teorico, si scontra con la realtà nella quale l'approvazione delle opere pubbliche e lo screening di VIA non hanno un regime normativo coordinato poiché, sempre, il riferimento è la valutazione d'impatto ambientale. La normativa sulla VIA stabilisce che sia sottoposto a screening il progetto preliminare che deve comunque avere, preventivamente, una legittimazione e una ufficialità da parte del competente Organo di governo, in questo caso la Giunta provinciale. Un inferiore livello di progettazione non sarebbe stato conforme alle disposizioni sulla valutazione d'impatto ambientale. Va ricordato comunque che, ai sensi dell'art. 14 bis comma 4 della legge 241/1990, è ammessa la modifica o l'integrazione del parere reso dalla conferenza di servizi in presenza di elementi significativi emersi nelle fasi successive del procedimento. In ogni caso l'osservazione appare essere di carattere puramente formale, e non sostanziale, riferendosi a un parere e a un atto di Giunta provinciale che possono, in qualsiasi momento, essere integrati o modificati per recepire le indicazioni emerse dalla Commissione VIA.*

**OSSERVAZIONE n.2 del 5 giugno 2012, presentata dall'associazione di quartiere centro nord del Comune di Mogliano Veneto.** Gli aspetti evidenziati sono:

Conferma dei contenuti della nota già inviata al responsabile provinciale della nuova viabilità in data 16 aprile 2012 cioè:

- protezione della pista ciclabile individuata a est della SS 13;
- riduzione di 10 m delle dimensioni della rotatoria posta all'incrocio con Via Cavalleggeri;
- installazione di barriere fonoassorbenti dalla rotonda su Via Cavalleggeri per almeno 200 m a est, su ambo i lati, a protezione delle aree residenziali attigue;
- porre la massima attenzione nel progettare numero e dimensioni dei



sistemi di raccolta e allontanamento acque, a protezione di abitazioni e terreni;

- prevedere un incontro con i cittadini residenti nell'area per illustrare la nuova opera, prima delle fasi esecutive.

A seguito della presentazione al pubblico, sostituire l'attraversamento a raso per pedoni e ciclisti previsto su Via Cavalleggeri con un sottopasso pedonale analogo a quello previsto su via san Michele, a tutela della sicurezza.

*Alcuni aspetti sono di carattere squisitamente progettuale e non rilevano dal punto di vista ambientale. Per quanto riguarda le barriere fonoassorbenti, la Commissione ha stabilito una apposita prescrizione che chiede, oltre al rispetto dei limiti di legge, altri interventi aggiuntivi per ridurre ulteriormente l'impatto acustico, curandone la corretta progettazione. Analogamente, per quanto riguarda la raccolta delle acque, la Commissione ha prescritto che il dimensionamento della rete di captazione, accumulo e allontanamento delle acque di dilavamento, sia dimensionata per contenere gli eventi meteorici eccezionali, quali ad esempio, gli allagamenti del 2009.*

**PARERE:**

La Commissione V.I.A. **nella seduta del 14.06.2012:**

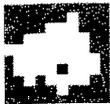
- preso atto della documentazione presentata;
- atteso che a seguito della pubblicazione dell'avviso di cui al comma 2 dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. sono pervenute le seguenti osservazioni:  
OSSERVAZIONE N. 1 dell'11 giugno 2012, formulata dallo studio legale Matteo Ceruti in nome e per conto dell'Ing. Giorgio Boldini, proprietario degli immobili di cui al Fg. 28 - partita 1626, mapp. 298 già 22/b - seminativo arboreo di Ha 2.11.50; mapp. 21 - fabbricato rurale - di Ha 0.01.79 - Comune di Mogliano veneto;  
OSSERVAZIONE N. 2 del 5 giugno 2012, presentata dall'Associazione di quartiere centro nord del Comune di Mogliano Veneto;

dopo esauriente discussione, considerate le problematiche connesse alla realizzazione del progetto di cui all'oggetto, ha rilevato l'assenza di impatti negativi e significativi sui vari aspetti ambientali pertanto ritiene di escludere il progetto dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 20 D.Lgs. 152/06 s.m.i. con prescrizioni.

**CONCLUSIONI**

La Commissione, valutata la documentazione fornita dal proponente, considerato l'insieme degli elementi sopra illustrati, in particolare le mitigazioni proposte, ritiene che il progetto non sia da assoggettare alla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al D.Lgs.152/2006 e s.m.i. e delle correlate disposizioni regionali in materia, con le seguenti prescrizioni:

1. le mitigazioni in fase di cantiere descritte negli elaborati presentati "le emissioni saranno contenute mediante l'uso di macchine



operatrici e autoveicoli a bassa emissione e con la manutenzione periodica frequente. Potranno essere previsti anche interventi passivi per proteggere i recettori dalle emissioni, quali barriere piene di recinzione cantiere nonché dispositivi per abbattere le polveri" siano obbligatoriamente applicate. Inoltre, siano disponibili in cantiere adeguati sistemi di contenimento in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti dalle macchine operatrici o dalle lavorazioni (getti in cemento, asfaltatura). Al termine dei lavori, siano completamente ripristinate le aree di cantiere, provvedendo, in particolare, alla completa asportazione dei rifiuti eventualmente presenti, da smaltire secondo la vigente normativa.

2. Il dimensionamento della rete di captazione, accumulo e allontanamento delle acque di dilavamento, sia dimensionata per contenere gli eventi meteorici eccezionali, quali ad esempio, gli allagamenti del 2009.
3. Sia posta particolare attenzione nella realizzazione del sottopasso ~~ciclabile e sia evitata qualsiasi contaminazione della falda, qualora intercettata~~; i sistemi di captazione delle acque meteoriche siano dimensionati in base agli eventi eccezionali e il sottopasso sia dotato di opportuna segnaletica per impedire l'accesso in caso di allagamento o rischio di allagamento.

*Per quanto riguarda il rumore:*

4. Si utilizzi il conglomerato bituminoso fonoassorbente a superficie porosa e si limiti la velocità, come previsto nella Valutazione previsionale acustica rispettivamente nella tabella a pag.14 e al punto 3.7.2.4 di pag. 20.
5. Oltre al rispetto dei limiti di legge, condizione minima indispensabile, e in aggiunta alle mitigazioni acustiche già previste, siano indicati e progettati, ove possibile, altri interventi per ridurre ulteriormente l'impatto acustico, sia all'interno che all'esterno della fascia di pertinenza stradale, a maggior tutela dell'ambiente e della salute umana.
6. Si restituisca una simulazione acustica di verifica con l'inserimento degli elementi di mitigazione sopra indicati, che attesti anche il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica comunale nelle aree in classe II e III esterne alla fascia di pertinenza stradale. La valutazione avvenga in collaborazione con ARPAV.

Treviso, 14 giugno 2012

 IL PRESIDENTE  
DELLA COMMISSIONE VIA  
dott. Carlo Rapicavoli  
