



Area: Funzioni Generali
Settore: Ambiente e Pianificazione Territoriale
C.d.R.: Ambiente
Servizio: Amministrativo Ecologia
Unità Operativa: Valutazione Impatto Ambientale
Ufficio: Procedimenti di V.I.A.

N.Reg. 83 del 04/03/2026

Treviso, 04/03/2026

**Oggetto: PROVVEDIMENTO DI V.I.A. PRELIMINARE AI SENSI DELL'ART. 26-BIS, DEL D.LGS. 152/2006 E DELL'ART. 12 DELLA L.R. 4/2016 RELATIVO AL PROGETTO "PTR 2009/11 (INTEGRATIVO) NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV - INTERVENTI IN PROVINCIA DI TREVISO" -
COMUNI DI LOCALIZZAZIONE: CORNUDA, CROCETTA DEL MONTELLO, PEDEROBBA E VIDOR (TV).
PROPONENTE: VENETO STRADE S.P.A. .**

**IL DIRIGENTE DEL SETTORE AMBIENTE
E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

Visto l'atto del Presidente della Provincia datato 21/12/2021 di attribuzione dell'incarico di dirigente del Settore Ambiente e Pianificazione territoriale con i compiti e le funzioni di cui al decreto del Presidente n. 252/99164/2018 e al Regolamento di organizzazione.

Visti:

- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152, Parte II, recante la disciplina relativa alle procedure per la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e in particolare l'art. 26-bis "Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico regionale";
- la Legge n. 241/1990;
- la Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale" e in particolare l'art. 12 "Parere preliminare di compatibilità ambientale";
- l'art. 5 comma 1 della Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4, che pone in capo alla Provincia il rilascio dei provvedimenti di VIA, con riferimento alle tipologie progettuali individuate nella ripartizione di cui agli allegati A e B, la Legge





Regionale 27 maggio 2024, n. 12 “Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), valutazione di impatto ambientale (VIA), valutazione d'incidenza ambientale (VINCA) e autorizzazione integrata ambientale (AIA)” che conferma la competenza provinciale;

- il Regolamento regionale del 9 gennaio 2025 n. 2 “Regolamento attuativo in materia di VIA (articolo 13 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12)”;
- l'art. 15 comma 2 della Legge Regionale del 27 maggio 2024, n. 12 che conferma la necessità di effettuare la valutazione di incidenza nei procedimenti di VIA e il Regolamento regionale del 9 gennaio 2025 n. 4 “Regolamento attuativo in materia di VINCA (articolo 17 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12)”;

Premesso che :

- la **Società VENETO STRADE S.p.A.**, con sede in Venezia (VE), via Baseggio n. 5, ha presentato specifica istanza, ai sensi dell'art. 26-bis, del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016 pervenuta con prot. Prov. n. 25398 del 17/09/2024, ed integrata con prot. Prov. n. ri 71171, 71173 e 71177 dell'11/12/2024, finalizzata ad attivare la fase preliminare del provvedimento autorizzatorio unico con indizione della conferenza preliminare ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241, per la realizzazione dell'intervento in oggetto nei comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor;
- nelle normative regionali e nazionali relative alla VIA non sono specificati, né coordinati, i tempi per il procedimento richiesto con l'istanza di Veneto Strade, pertanto la tempistica e le fasi del procedimento sono state condivise con il proponente e gli enti interessati in data 21 gennaio 2025;

Dato atto che :

- l'allegato IV “Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano” della parte II del D.Lgs. 152/2006 specifica le opere soggette a verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale;
- nell'ambito dell'individuazione della tipologia progettuale all'interno della casistica di cui all'allegato IV alla parte II del D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006, l'opera è configurabile come “Progetto di infrastrutture - Strada extraurbana secondaria non compresa nell'allegato II-bis, ovvero riconducibile alla tipologia di cui all'allegato IV punto 7 “Progetti di infrastrutture” lettera g;

Rilevato che :

- il progetto prevede interventi che ricadono, anche se solo parzialmente, all'interno di siti della rete Natura 2000 denominati “Z.P.S. IT3240023 - *Grave del Piave* e Z.S.C. IT3240030 - *Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrizia*”, e perciò, come disposto dall'art. 6, al comma 7 punto b) del D.Lgs. 152/2006, dovrà essere sottoposto alla procedura di VIA di competenza provinciale propriamente detta;





- per queste tipologie di progetti la Provincia è competente per lo screening e la valutazione di impatto ambientale propriamente detta;
- il progetto è riferibile alla rete Natura 2000 (zone SIC e ZPS) e pertanto la valutazione di incidenza (VInCA) sarà ricompresa nell'ambito della procedura VIA;

Evidenziato che il progetto in argomento necessita dell'acquisizione delle autorizzazioni, pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, riportati nella tabella riepilogativa allegata al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante (**Allegato A**);

Considerato che :

- con nota provinciale del 9 gennaio 2025 (prot. Prov. n. 771) è stata comunicata, agli Enti e alle Amministrazioni interessate o comunque competenti a esprimersi sull'approvazione e realizzazione del progetto, l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel Sito Web provinciale, richiedendo una nota di risposta ai fini della verifica della completezza della documentazione necessaria per esprimere il proprio parere nella conferenza preliminare;
- nella seduta del Comitato Provinciale VIA, riunitosi il 21/01/2025 con la partecipazione del proponente e degli enti interessati, è stato definito il sottogruppo istruttorio per l'esame del progetto e del relativo Studio di Impatto Ambientale, nonché condivise la tempistica e le fasi del procedimento;
- il proponente ha consegnato la documentazione integrativa, ai fini della completezza documentale, con note assunte ai prot. Prov. nn. 54406 e 54407 del 01/10/2025, a seguito della richiesta, formulata dalla Provincia e dagli Enti interessati, inviata con prot. Prov. n. 12651 del 6/03/2025;
- i pareri e le richieste di integrazioni pervenuti dagli Enti interessati sono stati pubblicati nell'apposita sezione del sito VIA e costituiscono parte integrante della nota sopra richiamata;
- in data 20 ottobre, come indicato nella nota provinciale del 14 ottobre 2025 (prot. 57487) è stato avviato il procedimento ai sensi della Legge n. 241/1990, con la pubblicazione dell'avviso di deposito nel Sito Web provinciale e agli Albi Pretori della Provincia di Treviso e dei Comuni interessati dalla localizzazione;
- a seguito delle pubblicazioni sono pervenute osservazioni, le quali sono state controdedotte dal proponente e pubblicate nel Sito Web provinciale assieme all'elenco allegato al presente atto e che ne costituisce parte integrante (**Allegato C**);

Dato atto che:





- tutta la documentazione e le integrazioni pervenute sono state pubblicate sul Sito Web della Provincia di Treviso;
- in data 08/01/2026 (prot. Prov. n. 598) è stata indetta la conferenza di servizi preliminare, nella quale gli Enti in indirizzo sono stati invitati a esprimere i pareri di competenza o eventuali condizioni necessarie all'espressione del parere favorevole in sede di approvazione del progetto;
- in data 22 gennaio 2026 (prot. n. 3642) è stato convocato il Comitato tecnico provinciale VIA, la cui seduta è finalizzata alla definizione del parere preliminare VIA relativo al progetto in esame;
- nella riunione della conferenza di servizi preliminare del 27/01/2026 è stata assunta decisione positiva in merito al parere preliminare di compatibilità ambientale, con le condizioni ambientali indicate nell'**Allegato B**, nonché all'acquisizione dei pareri di competenza degli Enti riportati nell'**Allegato A** o delle eventuali condizioni necessarie all'espressione del parere favorevole in sede di approvazione del progetto, che costituiscono parte integrante del presente provvedimento;

Evidenziato che l'istruttoria tecnica amministrativa si è conclusa con la definizione dei seguenti allegati, che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

- Allegato A - relativo alla tabella riepilogativa dei pareri o condizioni ai fini del rilascio del giudizio di compatibilità ambientale e dell'approvazione del progetto;
- Allegato B - relativo alla valutazione preliminare della compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 26 - bis del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016: parere preliminare espresso dal Comitato Provinciale VIA in data 27 gennaio 2025 che contiene le condizioni ambientali e i passaggi tecnico - amministrativi dell'istruttoria;

Ricordato che:

- tutti i pareri e le condizioni espresse dagli Enti e dalle Amministrazioni interessate o comunque competenti a esprimersi e a rilasciare i titoli abilitativi per l'approvazione e realizzazione progetto, sono stati pubblicati sul Sito Web della Provincia di Treviso e vengono elencati nello schema riepilogativo allegato al presente provvedimento in sub A;
- le condizioni e le misure supplementari relative al rilascio degli altri titoli abilitativi di cui alla tabella riepilogativa allegata, saranno verificate, rinnovate e riesaminate, controllate e sanzionate con le modalità previste dalle relative disposizioni di settore da parte delle amministrazioni competenti per materia.

Dato atto che il presente provvedimento non comporta alcun impegno di spesa per la scrivente Amministrazione;

Visti gli artt. 4 e 17 del D. Lgs. n. 165/2001;

Visti gli artt. 107 e 183 del D. Lgs. n. 267/2000;





Ritenuto che l'istruttoria preordinata alla emanazione del presente atto consenta di attestare la regolarità e la correttezza di quest'ultimo, ai sensi e per gli effetti di quanto dispone l'art. 147 bis del D. Lgs. n. 267/2000.

DETERMINA

di rilasciare alla Società VENETO STRADE S.p.A., con sede in Venezia (VE), via Baseggio n. 5, il parere preliminare di compatibilità ambientale con le condizioni ambientali, per la realizzazione del progetto in oggetto nei comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor, ai sensi dell'art. 26-bis, del D.Lgs. 152/2006 e del comma 3 dell'art. 12 della L.R. 4/2016;

1. di stabilire che il presente atto costituisce determinazione di conclusione della conferenza di servizi preliminare, ai sensi dell'art. 14 comma 3 della L. 241/1990, svoltasi in forma simultanea e modalità sincrona come indicato nelle premesse, che comprende le condizioni per il rilascio degli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle amministrazioni e dei gestori dei beni e servizi pubblici interessati necessari per l'adozione del provvedimento di autorizzazione o approvazione del progetto;
2. di stabilire, come disposto dal comma 6 dell'art. 12 della L.R. 4/2016, che il parere preliminare di compatibilità ambientale non sostituisce i pareri, nullaosta, autorizzazioni ed assensi comunque denominati previsti dalla vigente normativa nazionale o regionale e necessari per l'autorizzazione o approvazione definitiva della specifica tipologia progettuale, bensì costituisce presupposto per il rilascio dei medesimi;
3. di dare atto che ai sensi del comma 7 dell'art. 12 della L.R. 4/2016 prima dell'autorizzazione o approvazione del progetto, il proponente deve presentare all'autorità competente il progetto definitivo per la verifica della conformità dello stesso ai contenuti del parere di cui al presente atto;
4. di dare atto che ai sensi del comma 8 dell'art. 12 della L.R. 4/2016 il parere preliminare di compatibilità ambientale decade trascorsi dodici mesi dal suo ottenimento senza che il proponente abbia presentato l'istanza di cui al punto precedente;
5. di rammentare che la redazione del progetto definitivo dell'intervento in parola deve avvenire nel rispetto dei termini e delle condizioni indicate nell'Allegato B (parere preliminare di compatibilità ambientale) e nell'Allegato A (condizioni degli enti interessati ai fini dell'ottenimento del parere favorevole in sede di approvazione del progetto) che costituiscono, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
6. di stabilire che la presente determinazione è immediatamente efficace, posto che la sua adozione consegue all'approvazione unanime da parte delle Amministrazioni coinvolte;
7. di notificare il presente provvedimento via pec al soggetto interessato e di trasmetterne una copia a:
 - Soprintendenza archeologica, monumentale e paesaggistica,





- Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali,
 - Regione Veneto,
 - ARPA Veneto - Dipartimento Treviso,
 - Comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor,
 - Consorzio di Bonifica Piave,
 - Alto Trevigiano Servizi S.r.l.,
 - e-distribuzione S.p.A.,
 - Telecom Italia S.p.A. - Open Fiber S.p.a.,
 - Snam rete gas S.p.a.,
 - AP Reti Gas S.P.A.,
 - SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA,
 - ANAS S.P.A.,
 - ENEL GREEN POWER S.R.L.
8. di pubblicare il presente provvedimento sul Sito Web provinciale e all'Albo della Provincia e dei Comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor (TV);
9. di fare salvi i diritti di terzi;
10. di ricordare che avverso al presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale al TAR entro 60 giorni dalla data della sua prima comunicazione ovvero ricorso al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla data della stessa.

BUSONI SIMONE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



ALLEGATO A

COMUNICAZIONI DA PARTE DI AMMINISTRAZIONI, ENTI E GESTORI DI SERVIZI
trasmesse ai fini dello svolgimento della Conferenza di Servizi preliminare del 27 gennaio 2026

ENTE	PARERI e/o CONDIZIONI	NOTE
Regione del Veneto		
Direzione infrastrutture Trasporti e Logistica	Parere preliminare in relazione all'opportunità e copertura finanziaria dell'opera	
Direzione Difesa del Suolo e della Costa	Parere preliminare in relazione al rischio geologico, valutazioni sismiche geologici e geomorfologiche, interferenze con siti di cava di ghiaia.	
Direzione Pianificazione territoriale	Parere preliminare : • conformità alla strumentazione urbanistica regionale • impatto su immobili ed aree di notevole interesse (art. 136 D.lgs 42/2004); • impatto paesaggistico (art. 142 D.lgs 42/2004);	22 ottobre 2025 (prot. n. 59674)
U.O. Genio Civile di Treviso	Parere preliminare sulla valutazione di compatibilità idraulica (D.G.R.V. 3637/2002)	12 febbraio 2025 (prot. n. 7466)
U.O. Servizi Forestali	Parere preliminare in ambito forestale	20 ottobre 2025 (prot. n. 58565)
Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali		
Parere preliminare in relazione del rispetto delle prescrizioni al PGRA		24 novembre 2025 (prot. n. 66333)

ENTE	PARERI, CONDIZIONI E/O RICHIESTE INTEGRAZIONI	NOTE
Provincia di Treviso		
Settore Viabilità	Parere di competenza in relazione agli aspetti viabilistici	20 gennaio 2026 (prot. n. 3648)
Settore Ambiente e Pianificazione territoriale Ufficio Valutazione Impatto Ambientale	Parere preliminare in relazione alla conformità al PTCP Fase preliminare al provvedimento autorizzatorio unico regionale (art. 26bis D.Lgs. 152/2006) Parere preliminare ambientale (art. 12 L.R. 4/2016)	PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE CON CONDIZIONI AMBIENTALI ESPRESSO in CDS del 27 gennaio 2026
Amministrazioni comunali interessate dalla localizzazione del progetto		
Cornuda	Pareri preliminari per quanto di competenza su: Valutazione di invarianza idraulica (D.G.R. 2948/2009); Costruzione in zona sismica (L.R. 13/2004, D.G.R. 2122/2005) Conformità al piano di contenimento acustico (art. 8, c.3 L.N. 447/1995, art. 4 DPR 227/2011) Interventi in fascia di rispetto (D.Interm. 1 aprile 1968, n. 1404) Conformità urbanistica (L.R. 23 aprile 2004, n. 11) Compatibilità paesaggistica (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42) Riscontrate interferenze con le linee di illuminazione pubblica.	26 gennaio 2026 (prot. n. 4186)
Crocetta del Montello		27 gennaio 2026 (prot. n. 7389)
Pederobba		23 gennaio 2026 (prot. n. 3934)
Vidor		26 gennaio 2026 (prot. n. 4179)

ENTE	PARERI, CONDIZIONI E/O RICHIESTE INTEGRAZIONI	NOTE
Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Belluno, Padova e Treviso		
	Parere preliminare di compatibilità monumentale, paesaggistica ed archeologica (D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42)	27 gennaio 2026 (prot. n. 4333)
ARPAV		
	Supporto di competenza al parere preliminare ambientale (art. 26-bis del D.Lgs. 152/2006) Parere preliminare su: • utilizzo delle terre e rocce da scavo (D.P.R. 13 giugno 2017, n. 120); • nulla osta acustico (L. 26 ottobre 1995, n. 447); • inquinamento luminoso (L.R. 7 agosto 2009, n. 17).	
		ricompreso nel parere preliminare VIA
		Parere 25RUM463 del 13/11/2025
		Parere 25LUM324 del 27/11/2025
Consorzio di Bonifica Piave		
	Parere preliminare sulla valutazione di compatibilità idraulica (D.G.R.V. 3637/2002)	12 novembre 2025 (prot. 63879)

GESTORI DI SERVIZI	PARERI, CONDIZIONI E/O RICHIESTE INTEGRAZIONI	NOTE
ALTO TREVIGIANO SERVIZI S.r.l.	Parere preliminare e risoluzione delle possibili interferenze con le reti di competenza	26 febbraio 2025 (prot. n. 10759)
AP RETI GAS S.p.A.		15 gennaio 2026 (prot. n. 2117)
e-DISTRIBUZIONE S.p.A rif. EDIS88147679		17 marzo 2025 (prot. 14784)
TELECOM ITALIA S.p.A. FEDERCOP OPEN FIBER S.P.A.		
SNAM RETE GAS S.p.A.		22 ottobre 2025 (prot. 59634)
ANAS S.p.A.		2 aprile 2025 (prot. n. 18569)
Superstrada Pedemontana Veneta S.P.A.		22 gennaio 2026 (prot. n. 3503)
ENEL GREEN POWER S.r.l.		Richiesta inviata il 12/02/2026 (prot. n. 8313) e Parere ricevuto il 20/02/2026 (prot. n. 9887)

COMUNICAZIONI DA PARTE DI ENTI E GESTORI DI SERVIZI
- elenco completo in ordine cronologico -

<i>Protocollo Ente o Gestore</i>		<i>Ente o Gestore</i>	<i>Oggetto richiesta</i>
<i>N°</i>	<i>Data</i>		
8808	04/10/2024	<i>Comune di Vidor</i>	<i>Segnalazione di un errore progettuale</i>
0027182	17/01/2025	Regione Veneto <i>Area Risorse Finanziarie, Strumentali, ICT ed Enti Locali</i> Direzione Enti Locali, Procedimenti Elettorali e Grandi Eventi	<i>Comunicazioni.</i>
Parere 25LUM007	20/01/2025	ARPAV - Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto <i>Area Tecnica e Gestionale</i> <i>Unità Organizzativa Agenti Fisici Attività Specialistica 2</i>	<i>Parere.</i> <i>MATRICE SUOLO E TERRE E</i> <i>ROCCE DA SCAVO:</i>
0032244	21/01/2025	Regione Veneto <i>Area Tutela e Sicurezza del Territorio – Direzione Foreste, Selvicoltura e Sistemazioni Idraulico Forestali</i> <i>Unità Organizzativa Servizi Forestali – Ufficio di Treviso e Venezia</i>	<i>Parere.</i>
0034497	22/01/2025	Regione Veneto <i>Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici, Demanio</i> <i>Direzione Pianificazione Territoriale</i>	<i>Si chiede di integrare la documentazione.</i>
5089	30/01/2025	PROVINCIA DI TREVISO Viabilità	<i>Richiesta integrazioni</i>
	03/02/2025	AP – Reti Gas	<i>Interferenze: richiesta superamento</i>
	06/02/2025	Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali	<i>Richiesta di integrazione: predisporre la verifica di compatibilità idraulica</i>
0064474	06/02/2025	Regione Veneto <i>Area Marketing territoriale, Cultura, Turismo, Agricoltura e Sport</i> <i>Direzione Turismo e Marketing territoriale</i>	<i>Riscontro e comunicazioni.</i>
	06/02/2025	Comune di Vidor	<i>Richiesta integrazioni</i>
4485-P	07/02/2025	Ministero della Cultura <i>Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso</i>	<i>Richiesta integrazioni documentali</i>
0073022	11/02/2025	Regione Veneto <i>Area Tutela e Sicurezza del Territorio</i> <i>Direzione Uffici Territoriali per il Dissesto Idrogeologico</i> <i>Unità Organizzativa Genio Civile Treviso</i>	<i>Riscontro</i>

Protocollo Ente o Gestore		Ente o Gestore	Oggetto richiesta	
N°	Data			
1682	07/02/2025	Comune di Cornuda	Carenze documentali e richiesta integrazioni	
1779	07/02/2025	Comune di Pederobba	Richiesta integrazioni	
1782	10/02/2025	Comune di Crocetta del Montello	Richiesta integrazioni	
5455/25	25/02/2025	Alto Trevigiano Servizi	Nulla osta all'esecuzione delle opere	
0294557	17/03/2025	e-distribuzione Grids Italia Area Regionale Veneto - Friuli Venezia Giulia Unita' Territ. Treviso - Unita' Tecnici 2	Parere preliminare	
296643	02/04/2025	ANAS – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Rete Ferroviaria Italiana SPA Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia	Non competenza.	
20/10/2025 - AVVISO DI DEPOSITO E AVVIO CONSULTAZIONE DEL PUBBLICO				
	580844	20/10/2025	Regione Veneto Area Tutela e Sicurezza del Territorio – Direzione Foreste, Selvicoltura e Sistemazioni Idraulico Forestali Unità Organizzativa Servizi Forestali – Ufficio di Treviso e Venezia	Parere favorevole confermato
		22/10/2025	Regione Veneto Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici, Demanio Direzione Pianificazione Territoriale	Parere preventivo con richiesta integrazioni
		22/10/2025	Snam rete gas S.p.A.	Dichiarazione di NON interferenza
	0032461	11/11/2025	Consorzio di Bonifica PIAVE	Parere favorevole con prescrizioni
	16214	24/11/2025	Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali	Parere favorevole
19/11/2025 – TERMINE PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI				
	980	23/01/2026	Comune di Pederobba	Parere Conferenza Servizi Preliminare.
	4169/2046	26/01/2026	Veneto Strade SpA	Trasmissione controdeduzioni alle osservazioni dei privati
	0002265-P	26/01/2026	Ministero della Cultura Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso	Comunicazione in attesa verbale conferenza di servizi

	44539	28/01/2026	Regione Veneto <i>Area Tutela e Sicurezza del Territorio – Direzione Foreste, Selvicoltura e Sistemazioni Idraulico Forestali Unità Organizzativa Servizi Forestali – Ufficio di Treviso e Venezia</i>	<i>Controdeduzioni alle osservazioni</i>
	1072	26/01/2026	Comune di Cornuda	<i>Parere Conferenza Servizi Preliminare.</i>
	758	26/01/2026	Comune di Vidor	<i>Parere Conferenza Servizi Preliminare.</i>
	984	27/01/2026	Comune di Crocetta del Montello	<i>Parere Conferenza Servizi Preliminare.</i>

NOTA 1:

Le note delle Amministrazioni competenti, degli Enti e dei Gestori di servizi, relative all'approvazione e alla realizzazione dell'“Intervento 940: Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta”, nei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda, sono pubblicate sul sito web della Provincia di Treviso al seguente indirizzo:

<http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServePG.php/P/579910190300/M/529810190303/T/VENETO-STRADE-SPA>



PARERE COMITATO TECNICO PROVINCIALE VIA
(L.R. 27/5/2024 n. 12 - D.Lgs. 3/4/2006 n. 152)

SEDUTA DEL 27 GENNAIO 2026

Procedimento ai sensi dell'art. 26 bis, del D.Lgs. 152/2006

Proponente: VENETO STRADE S.p.A.

PTR 2009/11 (integrativo) Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla SPV - interventi in
Provincia di Treviso -

Comuni di localizzazione: Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor (TV).

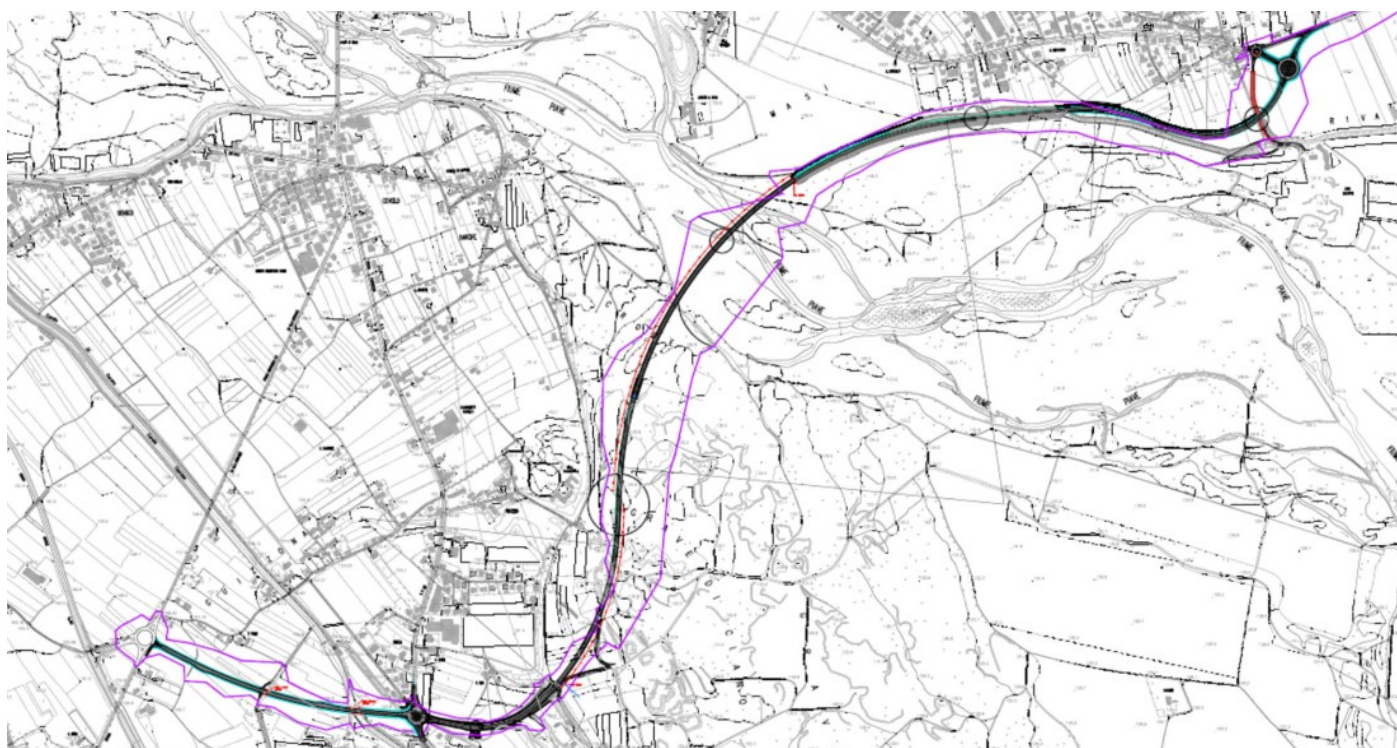
Procedimento V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis, del D.Lgs. 152/2006 e dell'art.12 della L.R. 4/2016

PREMESSA

La Società VENETO STRADE S.p.A. intende dar seguito alla realizzazione delle opere di completamento della strada denominata "PTR 2009/11 (integrativo) Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla SPV". Il progetto della nuova viabilità prende avvio dal protocollo d'Intesa sottoscritto in data 04/03/2011 tra Regione Veneto, Provincia di Treviso, Provincia di Belluno, Comune di Vidor e Veneto Strade SpA e dal conseguente studio di fattibilità redatto nell'ottobre 2011.

Il progetto in esame riguarda la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra destra e sinistra Piave che interessa i Comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor.

Nell'immagine che segue viene rappresentata la soluzione proposta inserita nella viabilità esistente.



La documentazione progettuale, le osservazioni e i pareri ricevuti sono pubblicati nel sito WEB della Provincia di Treviso al seguente indirizzo:

<http://ecologia.provincia.treviso.it/Engine/RAServePG.php/P/579910190300/M/529810190303/T/VENETO-STRADE-SPA>

MOTIVAZIONE DELL'OPERA

Da lungo tempo le comunità locali della parte settentrionale della Provincia di Treviso, pongono il problema della realizzazione di una connessione adeguata tra la SR 348 e la SP 34, strade che interessano rispettivamente la sponda destra e sinistra del fiume Piave. Attualmente tale funzione è svolta dal ponte di Vidor e dai relativi collegamenti viari che attraversano però in modo pesante i centri urbani di Covolo in Comune di Pederobba, il centro stesso del Comune di Vidor e la frazione di Bosco.

L'elevato traffico in transito su questo asse, di cui quasi un quarto costituito da mezzi pesanti, le condizioni

strutturali del ponte di Vidor, e, non ultime, le condizioni di sicurezza per i centri abitati citati in precedenza, sono tra i motivi principali che rendono necessaria la realizzazione della nuova opera.

Il Traffico, inoltre, ha subito un significativo incremento per effetto dell'apertura della "Superstrada Pedemontana Veneta".

STATO DI FATTO

L'ambito in cui è localizzato l'intervento è situato nella parte centro-occidentale della Provincia di Treviso ed interessa i Comuni di Pederobba, Cornuda, Crocetta del Montello e Vidor. Il progetto interessa l'ambito fluviale del Piave e le aree attigue.

L'area comprende il tipico paesaggio fluviale del Piave, ai piedi delle Prealpi, comprensivo di estese aree golenali con vegetazione ripariale. L'intorno è caratterizzato dal tipico paesaggio agrario, che si mescola ad un contesto urbano che si è sviluppato seguendo la direttrice delle arterie infrastrutturali presenti nel territorio.

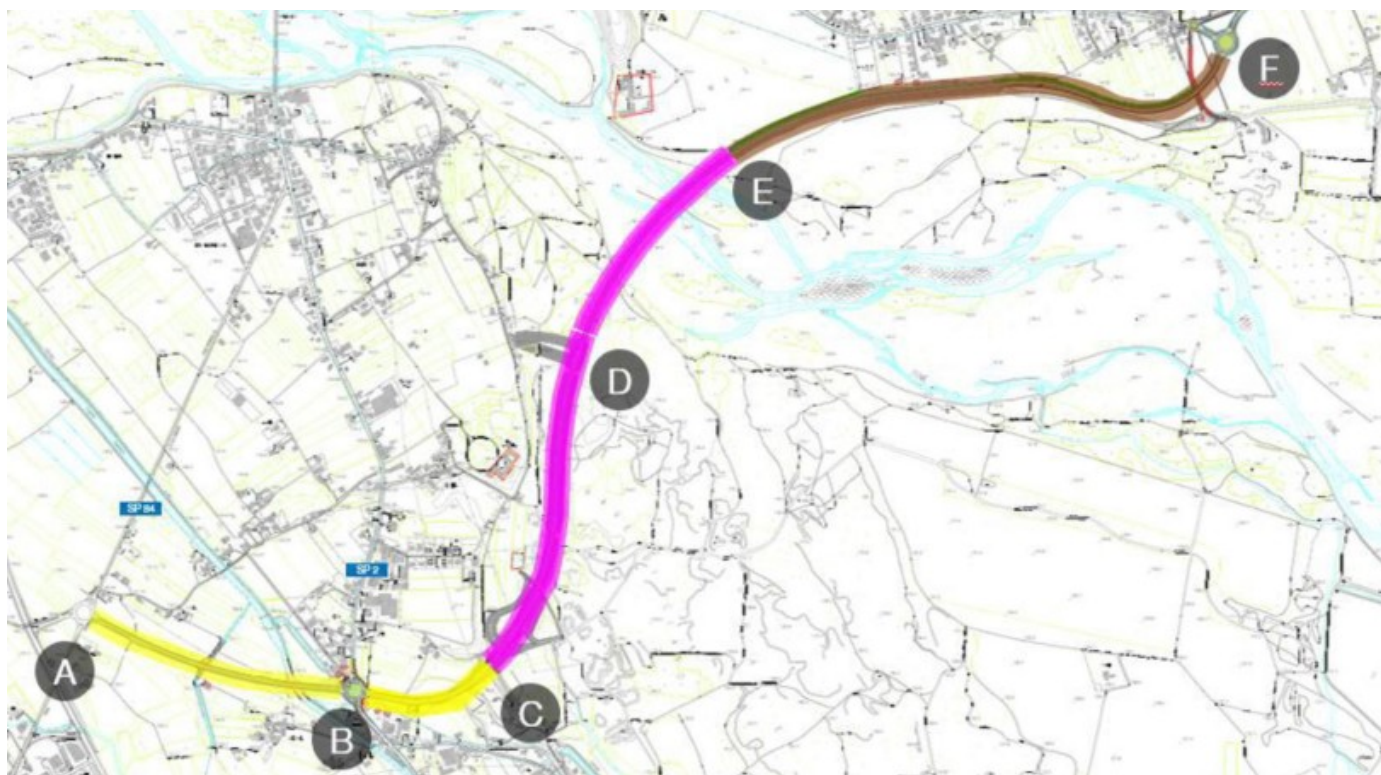
Il nuovo asse stradale in progetto si rende necessario per collegare le opposte rive del fiume Piave in sostituzione dell'attuale Ponte di Vidor, oramai non più in grado di sostenere il numero e la tipologia di veicoli che lo attraversano e risolvere anche la particolare situazione di disturbo e pericolo generato dal passaggio degli automezzi nel centro urbano di Vidor e di Covolo.

L'ipotesi progettuale interessa l'area golenale del Piave a poco più di un chilometro di distanza, verso valle, rispetto al ponte esistente, in un contesto di piana alluvionale e di fascia golenale del fiume.

OPERE DI PROGETTO

Opere principali

Il progetto presentato prevede la realizzazione di un tratto stradale della lunghezza complessiva di circa 5000 m come di seguito rappresentato:



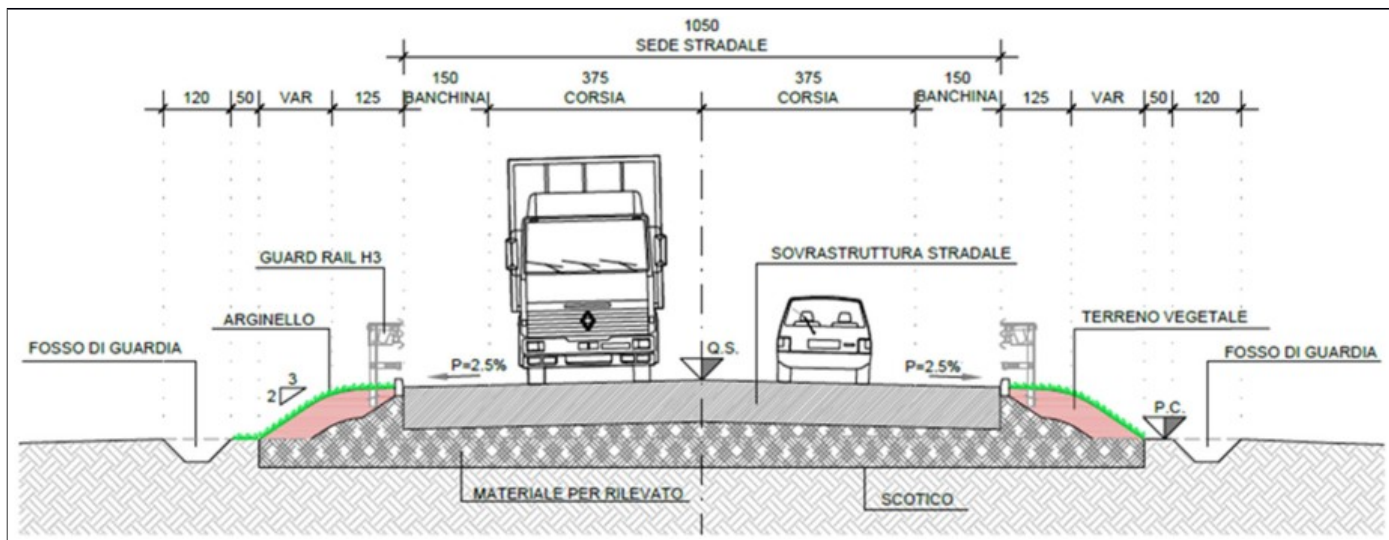
Tratto A-B-C	rilevato stradale	Lunghezza circa 1200 m
Tratto C-D-E	viadotto	Lunghezza circa 1900 m
Tratto E-F	rilevato stradale	Lunghezza circa 1900 m

La sezione stradale è di tipo bidirezionale a carreggiata unica, conforme alla categoria C – strade extraurbane secondarie – tipo C1, con la seguente suddivisione della carreggiata:

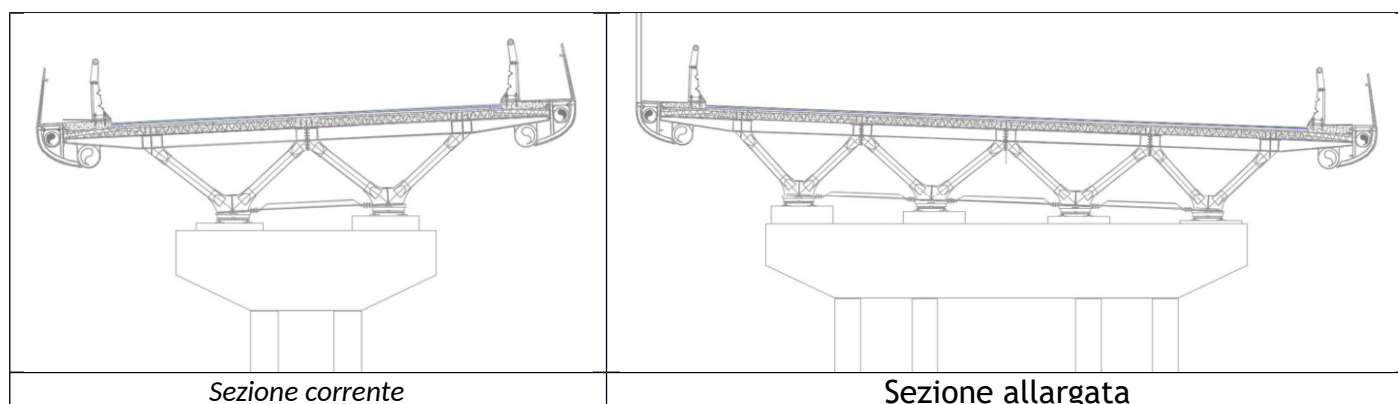
- una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3.75m;
- una banchina laterale di larghezza pari a 1.50m.

per una larghezza complessiva di 10.50m.

In corrispondenza al tratto in viadotto è previsto un cordolo rialzato di larghezza pari a 1.30m sul quale viene montata la barriera di sicurezza e il parapetto metallico, in modo da ottenere un passaggio di servizio di larghezza netta 1.20m.



La struttura portante del viadotto è costituita da una travatura reticolare metallica in acciaio con soprastante soletta collaborante in c.a. . La struttura viene realizzata con profili tubolari saldati, disposti secondo una geometria a traliccio in maniera da garantire al contempo robustezza e leggerezza estetica dell'impalcato. A circa metà dello sviluppo del viadotto è previsto un allargamento della piattaforma stradale per realizzare una piazzola di emergenza per ogni senso di marcia.



Le pile sono a fusto in c.a. internamente cavo da circa 3.00 m di diametro esterno, disposte ad interasse di circa 50 m fra loro. Le fondazioni sono invece costituite da una zattera in c.a. da 9 m di diametro e spessore 3.00 m, poggiante su una corona di pali trivellati da 100 cm di diametro e lunghezza di circa 30 m, in funzione della stratigrafia riscontrata in sito. La zattera di fondazione viene impostata al di sotto del fondo alveo, a quota tale da prevenire lo scalzamento per erosione durante i fenomeni di piena.

Caratteristiche costruttive

- Lungo i tratti in rilevato è prevista la predisposizione del piano di posa, procedendo con la rimozione di uno strato superficiale del terreno esistente per uno spessore di 0.50 m.
- Le scarpate vengono rivestite con uno strato di terreno vegetale dello spessore di 0.25 m, sul quale successivamente sarà effettuata l'idrosemina per caratterizzare a verde il pendio.
- L'allontanamento delle acque meteoriche che si depositano sulla piattaforma stradale viene effettuato, in rilevato, tramite una serie di embrici posti lungo le scarpate che convogliano ai fossi laterali posti al piede e, in trincea, tramite una serie di cunette.
- Il pacchetto costituente la sovrastruttura stradale è costituito da uno strato di fondazione dello spessore di 50 cm al di sopra del quale viene posato uno strato di base bituminosa di 12 cm. Infine, viene steso uno strato di binder di 7 cm e uno di manto d'usura dello spessore di 4 cm. Lo spessore complessivo dello strato di pavimentazione è pari a 73 cm.
- A margine della piattaforma stradale è prevista l'installazione di dispositivi di ritenuta di tipo metallico per i tratti in rilevato e viadotto.
- Nel tratto terminale del tracciato, dalla nuova rotonda all'innesto alla provinciale n.34, la piattaforma stradale è di tipo E (strada di quartiere) con la seguente suddivisione della carreggiata:

- una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3.00m;
- una banchina laterale di larghezza pari a 0.50m;

per una larghezza complessiva di 7.00m. Su entrambi i lati della piattaforma sono previsti cigli erbosi aventi dimensione minima, complessiva di raccordo con la scarpata, di 1.25 m.

Opere minori

Le altre opere strutturali minori previste per il completamento della viabilità in oggetto risultano:

- due ponti di scavalco dei corsi d'acqua esistenti, costituiti da impalcati, realizzati con travi in CAP affiancate e collegate fra loro da una soprastante soletta gettata in opera;
- due rampe di svincolo, realizzate sempre in struttura mista acciaio-calcestruzzo, con pile in c.a. disposte a passo di circa 25 m;
- un sottopasso scatolare di collegamento alla viabilità minore.

Intersezioni con la viabilità esistente

Con la realizzazione del nuovo asse stradale si vengono a formare 3 nodi con la viabilità esistente e sono così identificati:

Intersezione con via Guizza e via G. Marconi in Comune di Crocetta del Montello

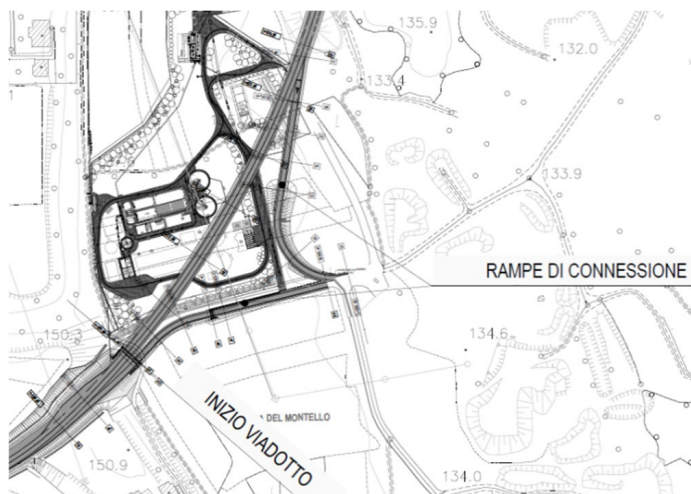


Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00m e banchine laterali di 1.00m.

Le principali caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- Raggio esterno 28.00 m
- Raggio interno isola centrale 18.00 m
- N. corsie inserimento 1
- N. di rami della rotatoria 4

Intersezione con via Della Ghiaia in comune di Crocetta del Montello



Per permettere l'accesso alle attività e al depuratore comunale presente nel tratto terminale di via Della Ghiaia si prevede la realizzazione di due rampe di connessione considerato il dislivello tra la viabilità di progetto e quella esistente. Si prevede di realizzare un'intersezione che permetta le sole svolte a destra per l'immissione o l'emissione dall'asse principale in modo da ridurre al minimo i punti di conflitto.

Intersezione con via G. Marconi in Comune di Vidor

Il progetto prevede la realizzazione di due rotonde.

La prima a 3 rami, di diametro esterno pari a 68m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00m e banchine laterali di 1.00m. Le principali caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- Raggio esterno 34.00 m
- Raggio interno isola centrale 20.00 m
- N. corsie inserimento 1.

La seconda a 4 rami, di diametro esterno pari a 36 m, con corona anulare di larghezza pari a 7.00m e banchine laterali di 0,50m.

Le principali caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- Raggio esterno 18 m
- Raggio interno isola centrale 10 m
- N. corsie inserimento 1



Opere di mitigazione ambientale e acustica

Per garantire un migliore inserimento dell'opera dal punto di vista ambientale e diminuirne l'impatto nel territorio circostante si prevede di realizzare alcune opere che ne valorizzino l'aspetto ambientale. In particolare:

- dalla progressiva 3170 alla 3615 e dalla 4030 alla 4685 si andrà a realizzare una fascia di rispetto stradale a verde mediante l'impianto di alberature a medio/alto fusto e arbusti di specie autoctona in modo da ripristinare l'esistente fascia arbustiva presente lungo la scarpata naturale ricostruendo la siepe parietale in questo tratto di tracciato;
- dalla progressiva 1820 alla 2360 (tratta A) e dalla progressiva 3170 alla 4120 (tratta B) si prevede, sul lato sinistro dell'asse stradale, l'installazione di due tratti di barriera fonoassorbente di altezza pari a 3 m lunghi rispettivamente 540 m e 950 m al fine di proteggere maggiormente dal rumore generato dai veicoli che andranno a percorrere il nuovo asse stradale le zone residenziali oggi già presenti.

Illuminazione stradale

Si prevede di illuminare i soli nodi viari di connessione con la viabilità locale in modo da rendere gli stessi sicuri anche durante le ore notturne e di scarsa visibilità e ridurre il più possibile l'inquinamento luminoso.

Smaltimento acque meteoriche di piattaforma

Lungo l'intera infrastruttura stradale sarà realizzata una rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche mediante la posa di caditoie stradali collettate da tubazioni di adeguato diametro confluenti in vasche di prima pioggia e di disoleazione.

Pertanto, saranno collocate nelle piazzole di sosta presenti lungo il tracciato degli impianti di prima pioggia con vasca di disoleazione e trattamento con filtri attivi. Queste vasche sono dimensionate al fine di garantire anche l'invaso necessario per il trattenimento dello sversamento in caso di ribaltamento di un'autocisterna che possa trasportare liquidi inquinanti per un volume pari a 40 mc.

Smaltimento delle acque meteoriche nei tratti in rilevato stradale

Il volume necessario alla laminazione delle acque meteoriche viene garantito mediante la realizzazione di un sistema di collettamento e di invaso costituito dai fossi di guardia della strada.

Sulla base della relazione geologica preliminare, si sono assunte condizioni favorevoli di permeabilità e di soggiacenza della falda e, pertanto, si è perseguita la soluzione di infiltrazione nel sottosuolo delle acque meteoriche (soluzione da verificare in fase esecutiva).

Nella realizzazione dei pozzi perdenti si prevede, al fondo e attorno alla parete laterale del pozzo, uno strato di pietrisco di spessore variabile che funge da filtro ad alta conducibilità idraulica.

TIPOLOGIA PROGETTUALE AI FINI DELLA VIA

Nell'ambito dell'individuazione della tipologia progettuale all'interno della casistica di cui all'allegato IV alla parte II del D.Lgs. del 3 aprile 2006, n. 152, l'opera è configurabile come "Progetto di infrastrutture - Strada extraurbana secondaria non compresa nell'allegato II-bis, ovvero riconducibile alla tipologia di cui all'allegato IV punto 7 "Progetti di infrastrutture" lettera g.

IL PROCEDIMENTO

La Società VENETO STRADE S.p.A., con sede in Comune di Venezia (VE), via Baseggio n. 5, ha presentato specifica istanza, ai sensi dell'art. 26-bis, del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016 pervenuta con prot. Prov. n. 25398 del 17/09/2024, ed integrata con prot. Prov. n. ri 71171, 71173 e 71177 dell'11/12/2024 da VENETO STRADE S.p.A., finalizzata ad attivare la fase preliminare del provvedimento autorizzatorio unico con indizione della conferenza preliminare ai sensi della Legge 7 agosto 1990, n. 241, per la realizzazione del progetto in oggetto nei comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor.

PRECISAZIONE

Nelle normative regionali e nazionali relative alla VIA non sono specificate né coordinate le tempistiche per il procedimento richiesto con l'istanza di Veneto Strade (nota di codesta Società n. 25398 del 17/09/2024) pertanto la tempistica e le fasi del procedimento sono state condivise con il proponente e gli enti interessati in data 21 gennaio 2025.

FASE 1: Comunicazione della pubblicazione e verifica della documentazione

Con nota inviata in data 9 gennaio 2025 (prot. Prov. n. 771) la Provincia ha comunicato agli enti interessati :

- l'avvenuta pubblicazione degli elaborati sul sito VIA, con trasmissione del relativo link.
- la richiesta di verificare la completezza della documentazione allegata all'istanza, in relazione agli aspetti di competenza, al fine di raccogliere informazioni e documentazione necessarie per esprimere il proprio parere nella conferenza preliminare.

In data 21 gennaio 2025 si è riunito il Comitato provinciale VIA con la partecipazione degli enti interessati ed è stato nominato il sottogruppo istruttorio.

I pareri e le richieste integrazioni ricevute dagli enti interessati sono stati pubblicati nell'apposita sezione del sito VIA e sono parte integrante della nota di richiesta integrazioni inviata in data 6 marzo 2025 (prot. Prov. n. 12651)

VENETO STRADE S.p.A. ha provveduto al deposito degli elaborati progettuali e delle integrazioni richieste presso i Comuni e gli Enti interessati.

FASE 2: Avvio del procedimento e della partecipazione pubblica

Il procedimento è stato avviato con la pubblicazione dell'avviso di deposito sul sito WEB della Provincia e all'albo pretorio della Provincia e dei Comuni interessati in data 20 ottobre come da nota provinciale del 14 ottobre 2025 (prot. 57487).

A seguito della fase di partecipazione dei cittadini sono pervenute osservazioni pubblicate nel sito WEB VIA.

FASE 3: Comitato provinciale VIA e la Conferenza dei servizi preliminare

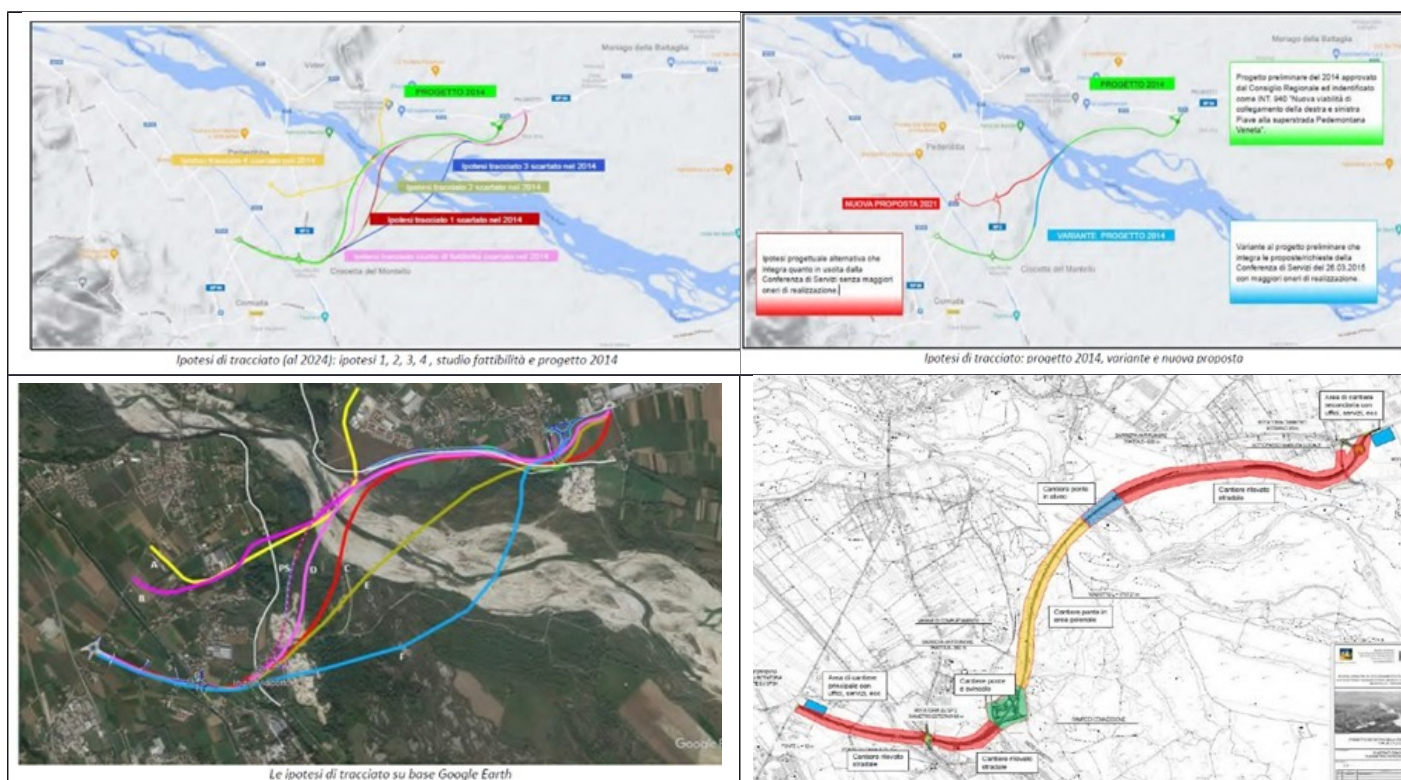
Con nota provinciale del 8 gennaio 2026 (prot. n. 598) è stata convocata la conferenza preliminare nella quale gli Enti in indirizzo sono chiamati a esprimere i pareri di competenza o eventuali condizioni necessarie all'espressione del parere favorevole in sede di approvazione del progetto.

Con nota del 22 gennaio 2026 (prot. n. 3642) è stato convocato il Comitato tecnico provinciale VIA la cui seduta è finalizzata alla definizione del parere preliminare VIA relativo al progetto in esame.

ALTERNATIVE PROGETTUALI

Si richiamano le linee Guida SNPA 28/20 ora vigenti ed in particolare la definizione della valutazione delle ragionevoli alternative di seguito riportata:

“Ciascuna delle ragionevoli alternative sviluppata all'interno degli areali, di cui al precedente paragrafo 3.1.3, deve essere analizzata in modo dettagliato e a scala adeguata a ogni tematica ambientale coinvolta, al fine di effettuare il confronto tra i singoli elementi dell'intervento in termini di localizzazione, aspetti tipologico-costruttivi e dimensionali, processo, uso di risorse, scarichi, rifiuti ed emissioni, sia in fase di cantiere sia di esercizio. Per ognuna di esse va individuata l'area di sito e l'area vasta, come definita al paragrafo 2 “Principi generali e definizioni”. L'analisi deve comprendere anche l'Alternativa “0”, cioè la non realizzazione dell'intervento. La scelta della migliore alternativa deve essere valutata sotto il profilo dell'impatto ambientale, relativamente alle singole tematiche ambientali e alle loro interazioni, attraverso metodologie scientifiche ripercorribili che consentano di descrivere e confrontare in termini qualitativi e quantitativi la sostenibilità di ogni alternativa proposta. Lo studio delle alternative progettuali deve tener conto degli effetti dei cambiamenti climatici eventualmente già riconosciuti nell'area oggetto di studio nonché presunti dalla analisi dei trend climatici, con scenari almeno trentennali, considerando la data programmata di fine esercizio e/o dismissione dell'opera. Nella scelta dell'alternativa ragionevole più sostenibile dal punto di vista ambientale, deve essere considerato quale criterio di premialità l'aspetto relativo al risparmio di “consumo di suolo”, sia nella fase di realizzazione, sia nella fase di esercizio dell'opera, nell'ottica di limitare quanto più possibile il consumo di suolo libero (“greenfield”) a favore di aree già pavimentate/dotate di infrastrutture e servizio di suolo già compromesso LINEE GUIDA | SNPA 28/2020 15 (“brownfield”), cercando di utilizzare aree dismesse, di degrado, interstiziali, di risulta.”



La soluzione proposta comporterà, pertanto, la perdita di terreno agricolo, che si ricorda essere una risorsa limitata e non rinnovabile.

Plurime risultano essere le indicazioni, anche normative, che mirano a preservare tale risorsa, riconducendo allo stretto necessario il consumo del suolo; per questa ragione l'analisi delle alternative che porta alla soluzione prescelta da Veneto Strade deve essere attentamente valutata in sede di VIA, tenendo conto del rapporto degli impatti/benefici sull'ambiente interessato dall'intervento.

Con nota di richiesta integrazioni provinciale è stato richiesto che la Proponente provveda a:

- Approfondire lo Studio di Impatto Ambientale sulla base delle valutazioni precedentemente espresse.
- Rianalizzare gli impatti delle alternative progettuali, tenendo conto delle osservazioni precedentemente espresse, valutate con riferimento a tutte le componenti ambientali (come indicato sopra dalle citate linee Guida SNPA 28/20), in particolar modo relativamente agli impatti dovuti allo sfruttamento delle risorse naturali, segnatamente nei casi in cui queste siano limitate e non rinnovabili.
- Approfondire con maggior dettaglio il confronto con le alternative indicate, incrementando il numero degli

indicatori scelti in base alle valutazioni sopra espresse.

- Nel valutare e confrontare gli impatti delle diverse alternative progettuali si tenga conto anche degli orizzonti temporali nei quali le stesse verrebbero realizzate, le relative fasi di cantiere e le considerazioni sotto riportate.

Documentazione integrativa presentata

Il proponente ha aggiornato il SIA inserendo una serie di considerazioni che non si ritengono del tutto esaustive ai fini della valutazione ambientale del progetto, in particolare è stata esclusa dal confronto l'alternativa B.

Considerazioni :

Il confronto fra le alternative dovrà considerare anche l'alternativa B che, pur interessando un gruppo di abitazioni, ha un tracciato più breve e quindi un sensibile minor consumo di suolo.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Approfondimento delle alternative progettuali

In sede di Studio di Impatto Ambientale definitivo dovrà essere ulteriormente approfondita l'analisi delle ragionevoli alternative progettuali, comprendendo anche l'alternativa B, secondo i criteri indicati dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020, con particolare riferimento al consumo di suolo, agli impatti sugli habitat e sulle specie tutelate, alle fasi di cantiere e agli orizzonti temporali di realizzazione ed esercizio dell'opera.

Analisi dell' ipotesi "zero" Opzione 0 - Do nothing

Con la nota di richiesta integrazioni, la Provincia ha richiesto alla Proponente di provvedere come segue: Tenendo conto di quanto previsto ai commi 2 e 3 dell'Allegato VII al D.Lgs. 152/2006, si ritiene necessario un adeguato approfondimento dell'opzione zero, da inserire nelle matrici comparative insieme alle altre alternative progettuali.

L'opzione zero rappresenta di fatto lo scenario relativo allo stato attuale, ovvero in assenza delle opere che costituiscono il programma d'intervento in esame.

Documentazione integrativa presentata

Il proponente ha aggiornato il SIA precisando che l'opzione "zero" risulta *"ultronea"*.

Considerazioni :

In ambito VIA l'opzione zero (cioè il non realizzare l'opera) va sempre considerata come indicato dalla norma, pertanto si ritiene che vada approfondita e posta a confronto con tutte le altre alternative.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Valutazione dell'opzione zero

In sede di Studio di Impatto Ambientale definitivo dovrà essere sviluppata una valutazione puntuale dell'"opzione zero", intesa come mancata realizzazione dell'intervento, analizzandone in modo comparativo gli effetti ambientali, territoriali e socio-economici rispetto allo scenario di progetto. Tale valutazione dovrà considerare, in particolare, le ricadute sul sistema della mobilità esistente, sui livelli di traffico, sulle emissioni in atmosfera, sul clima acustico e sulla sicurezza stradale, nonché le implicazioni in termini di consumo di suolo evitato e di tutela delle componenti ambientali e paesaggistiche interessate.

Scenari impatti cumulati

Cumulo degli impatti

Con nota provinciale è stato dapprima ricordato che, come indicato nel sito VIA del Ministero, nella predisposizione dello Studio Ambientale da parte del proponente, il criterio del cumulo con altri progetti è necessario per individuare e valutare l'interazione tra gli effetti ambientali derivanti da diverse tipologie progettuali. Ciò riguarda sia impatti cumulativi sulla stessa componente (es. emissioni acustiche da infrastrutture stradali e impianti industriali), sia impatti di diversa natura sul medesimo ricettore (es. emissioni acustiche di un'infrastruttura ferroviaria e prelievi idrici di un impianto industriale che interferiscono con la fauna o con ecosistemi umidi).

L'ambito territoriale entro cui valutare il criterio del cumulo non può essere limitato a un raggio fisso (500/1000 metri), ma deve essere definito in base alle specificità del progetto, tenendo conto delle pressioni ambientali sulle diverse componenti e del contesto localizzativo, territoriale e ambientale.

Nella stessa nota è stata pertanto comunicata la necessità di approfondire l'analisi degli impatti cumulativi, come riportata nel paragrafo 9 "Impatti cumulativi" (pag. 360 del SIA preliminare), anche attraverso la trasmissione di una planimetria generale e di una relazione descrittiva che rappresentino le attività presenti e pianificate nell'area

di riferimento, valutando conseguentemente il cumulo degli impatti.

Documentazione integrativa presentata

Il proponente ha aggiornato il SIA precisando che la valutazione del cumulo degli impatti è stata effettuata in una fascia di 500 metri per lato dall'asse del tracciato per le sole opere in procedura di VIA e della tipologia di "strada".

Un approfondimento è stato effettuato relativamente alla valutazione del cumulo degli impatti con il progetto *"Realizzazione di una piazzola per deposito temporaneo fresato di asfalto ubicato in via Roggia, n. 12, in Comune di Vidor (TV)" - EGES Calcestruzzi*. Si ritiene condivisibile l'impegno da parte del proponente di valutare eventuali *"modifiche progettuali da apportare per poter compatibilizzare ambedue i progetti"*

Considerazioni :

Ad esclusione della valutazione del proponente in riferimento al progetto della ditta *EGES Calcestruzzi*, si ribadisce la necessità di valutare l'impatto cumulativo non limitandolo "alle opere della medesima categoria o in procedura di VIA", al fine di escludere effetti negativi e significativi derivanti da impatti cumulativi.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Dovrà essere approfondita la valutazione degli impatti cumulativi, mediante la definizione di un ambito territoriale coerente con le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale, corredando l'analisi con idonea documentazione cartografica e descrittiva delle attività esistenti e pianificate, al fine di valutare il cumulo degli effetti sulle diverse componenti ambientali e sui medesimi recettori.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'intervento di progetto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale insistenti nello specifico contesto. Relativamente al caso di specie, il proponente ha valutato quanto previsto dai seguenti strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dall'intervento, ricadente nei comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda, in provincia di Treviso, distinti secondo i diversi livelli di pianificazione.

Livello Regionale e Provinciale

- Piano Regionale di Sviluppo (PRS) - L.R. n. 35/2001;
In merito al consumo di suolo, la pianificazione regionale (PRS e SRSvS) pone come obiettivo prioritario la razionalizzazione dell'uso della risorsa "suolo" e il contenimento dell'impermeabilizzazione.

Con nota provinciale di richiesta integrazioni, sono stati richiesti approfondimenti in riferimento a quanto riportato a pag. 44, relativamente alla razionalizzazione dell'utilizzo della risorsa "suolo".

In particolare, è stata richiesta conferma che la realizzazione del progetto presentato sia coerente con la strategia del Piano Regionale di Sviluppo e con gli obiettivi da esso definiti.

È stato inoltre chiesto di confermare l'allineamento con gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Documentazione integrativa presentata

Il proponente ha aggiornato il SIA riportando la sintesi del Piano Regionale di Sviluppo mettendo in evidenza la coerenza del progetto presentato come segue:

"Il progetto risulta coerente con parte delle strategie ed obiettivi di piano, in particolare con il criterio di priorità 'La risorsa ambientale e territoriale', nel quale interessa i sottoambiti della ricomposizione del territorio e del sistema infrastrutturale per la mobilità.

Il progetto si inserisce nelle azioni

- ridurre la congestione stradale che caratterizza gran parte del territorio regionale;
- aumentare l'accessibilità delle diverse aree del territorio regionale;

Alleggerisce il percorso di attraversamento urbano del comune di Vidor, attualmente congestionato e mette in sicurezza l'attraversamento del centro.

Risponde inoltre, nell'ambito del sistema infrastrutturale e della mobilità, al ritardo nella dotazione infrastrutturale del Veneto e alla congestione dovuta alla forte crescita della domanda di trasporto, passeggeri e merci, in particolare rispetto alla situazione critica dell'area Pedemontana. La realizzazione del nuovo ponte di Vidor, sbocco per gli itinerari viabilistici tra le due sponde del fiume Piave, potenzia la rete viaria dell'area Pedemontana a nord di Montebelluna.

Non risponde in termini di sostenibilità ed incentivazione di uso dei mezzi pubblici e non considera la previsione della pista ciclabile di collegamento agli itinerari ciclistici.”

Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS);
Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) - adottata nel 2020;
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) - vigente 2020;
Piano Regionale dei Trasporti (PRT) - "Veneto 2030";
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) - Provincia di Treviso;

Livello Regionale e Provinciale - Piani di settore

Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) 2021-2027;
Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto;
Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI);
Piano di Gestione Acque (PGA) - Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali;
Piano Regionale di Risanamento e Tutela dell'Atmosfera;
Rete Natura 2000 (ZSC IT3240030 e ZPS IT3240023 "Grave del Piave");

Livello Intercomunale e Comunale

Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) "Quartier del Piave";
Piano d'Area del Montello e Piano d'Area delle Prealpi Vittoriesi;
Piano di Assetto del Territorio (PAT) dei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda;
Piano degli Interventi (PI) dei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda;

Livello Comunale - Piani di settore:

Piani di Classificazione Acustica dei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda.

L'intervento in valutazione prevede la realizzazione della "Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta", un'opera infrastrutturale strategica finalizzata a risolvere le criticità dell'attuale ponte di Vidor, alleggerendo la congestione del centro abitato e potenziando la rete viaria dell'area Pedemontana a nord di Montebelluna.

Dalla disamina della strumentazione urbanistica si evince una sostanziale coerenza tra l'intervento e la pianificazione intercomunale. L'opera risulta pienamente coerente con il P.A.T.I. "Quartier del Piave", che all'Art. 40 la individua come intervento di rilevanza strategica per il nuovo tracciato e il nuovo ponte sul Piave. Per quanto concerne i Piani degli Interventi (PI) comunali, nel Comune di Vidor il progetto è già recepito cartograficamente come infrastruttura strategica (Art. 54). Nei comuni di Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda, pur essendo l'opera coerente con gli obiettivi strategici dei rispettivi PAT, il tracciato non risulta ancora inserito negli elaborati dei PI vigenti, rendendo necessarie future varianti urbanistiche per il definitivo recepimento operativo.

In merito all'aspetto paesaggistico, l'opera interessa ambiti di elevato pregio tutelati dal D.Lgs. 42/2004, inclusi l'alveo del fiume Piave e zone boscate. Il progetto è stato oggetto di specifica Relazione Paesaggistica volta a garantirne l'armonico inserimento nel contesto; tuttavia, la compatibilità paesaggistica definitiva resta subordinata alle ulteriori determinazioni della Soprintendenza e delle autorità paesaggistiche competenti (Regione e Comuni).

Relativamente alla pianificazione di settore idraulica, l'area ricade parzialmente in ambiti classificati come "Area fluviale" dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). Per quanto concerne la valutazione della compatibilità dell'opera con le misure di salvaguardia e gestione del rischio idraulico, si rimanda allo specifico parere dell'Autorità di Bacino Distrettuale delle Alpi Orientali.

Conclusioni. Sulla base della documentazione prodotta, valutate le previsioni degli strumenti di pianificazione e governo del territorio attualmente in vigore, non emergono criticità in relazione all'attuazione del progetto in esame. L'opera risulta coerente con le strategie regionali e locali di mobilità, ferma restando la necessità di aggiornare le cartografie operative comunali e acquisire i pareri definitivi delle autorità paesaggistiche e di bacino.

In riferimento alla mancata risposta del progetto in termini di sostenibilità ed incentivazione di uso dei mezzi pubblici e la mancata previsione della pista ciclabile di collegamento agli itinerari ciclistici si rinvia ai capitoli:

- delle valutazioni delle osservazioni,
 - sull'impatto e studio viabilistico
- e alla relativa condizione ambientale.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Lo studio si sviluppa affrontando, per le singole componenti ambientali, l'identificazione dei caratteri principali che permettono di delineare gli elementi di valore ed eventuali criticità o fattori di sensibilità. Rispetto alla determinazione dello stato qualitativo delle singole componenti vengono indicate le possibili alterazioni che si

possono avere a seguito dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura lineare progettata.

In particolare, per la tipologia di progetto che prevede la realizzazione di un'infrastruttura stradale extraurbana, dal punto di vista metodologico, sono state individuate le seguenti COMPONENTI oggetto di indagine.

- ARIA E CLIMA;
- ACQUA;
- SUOLO E SOTTOSUOLO;
- VEGETAZIONE, FLORA , FAUNA E ECOSISTEMI;
- RETE NATURA 2000
- PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE; (da integrare con le valutazioni delle Autorità Competenti)
- ASSETTO DEMOGRAFICO;
- ASSETTO IGIENICO-SANITARIO;
- ASSETTO TERRITORIALE;
- ASSETTO SOCIO-ECONOMICO;
- RUMORE;
- TRAFFICO.

Per le componenti ambientali - aria, acqua, suolo e sottosuolo, vegetazione e flora, fauna, natura 2000, rumore e traffico - sono stati richiesti ulteriori approfondimenti, ritenendo necessario un maggiore livello di dettaglio ai fini della valutazione. Per quanto riguarda il paesaggio e il patrimonio culturale, sono da integrare le valutazioni delle autorità competenti in materia paesaggistica e della Soprintendenza.

Per le restanti, si ritiene che il livello di analisi fornito nello Studio sia adeguato e non evidenzia effetti negativi significativi connessi alla realizzazione e messa in esercizio dell'infrastruttura.

Si descrivono di seguito gli approfondimenti effettuati per le seguenti componenti:

Rete Natura 2000 e Vinca

Parte dell'area del progetto è compresa all'interno di Siti della rete Natura 2000, sono interessati i due siti:

- ZPS IT3240023 Grave del Piave
- ZSC IT 3240030 Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrizia.

In questo tratto di territorio i due siti sono coincidenti.

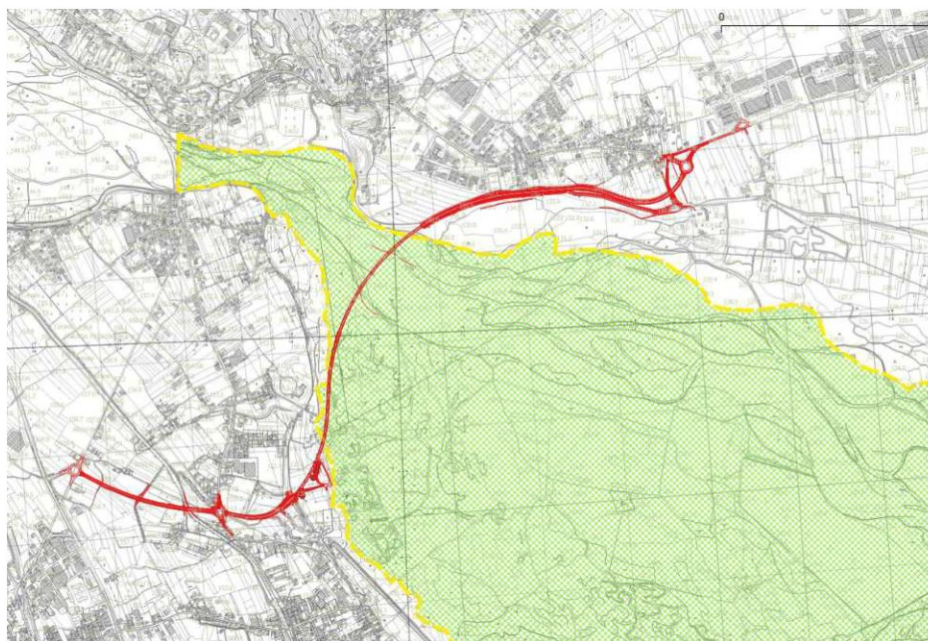


Figura 1 Localizzazione dell'area di intervento e limiti dei Siti di rete Natura 2000. Il colore giallo delimita il Sito IT3240030 mentre il tratteggio verde delimita il Sito IT3240023

Il territorio interessato include come principale area di importanza floristico-vegetazionale il fiume Piave con la sua ampia area golenale nella sponda in destra idrografica. L'area fluviale si caratterizza principalmente per la facies acquatica e per la vasta area di greto con vegetazione erbacea (tracce di habitat 3220 e 3270). La zona golenale si caratterizza principalmente per la presenza di formazioni boscate rade dominate dal Pioppo nero (*Populus nigra*), intervallate da piccole superfici prative, generalmente riferibili agli Arrenatereti (6510), verso il Piave sono ancora presenti dei lembi di bosco ripariale più chiuso, sempre nettamente dominati dal Pioppo nero ma con presenza, nel piano dominato, anche di qualche soggetto arboreo/arbustivo di Salice ripaiolo (*Salix eleagnos*) (3240). Vi sono poi delle zone pioniere con presenza di tracce di saliceto pioniero a Salice ripaiolo (*Salix eleagnos*) (3240) frammisto a

prati aridi e magredili (62A0).

L'area, nel suo complesso risulta antropizzata e disturbata soprattutto in relazione alla presenza, al margine esterno del Sito sul confine con le zone agrarie, di due vaste zone di cava e delle relative strade di accesso in direzione del Piave.

Le principali unità vegetazionali presenti e interessate dal progetto sono state rilevate nell'area in seguito ad un sopralluogo effettuato nel maggio 2024 e agli approfondimenti effettuati nel mese di giugno 2025, conseguenti alla richiesta integrazioni al punto in cui è stato richiesto al Proponente di “valutare correttamente la significatività delle incidenze in ragione delle caratteristiche e dello stato di conservazione degli habitat e delle specie coinvolte (ad esempio si tenga conto che per l’habitat 6510 “praterie magre da fieno a bassa altitudine” lo stato di conservazione è valutato come "non favorevole - inadeguato" e che le connesse misure previste in fase di reporting sono di "Mantenere l'attuale areale, superficie o struttura e funzioni del tipo di habitat")”.

Con lo scopo d’individuare e di valutare le possibili interferenze tra l’intervento ed i siti della rete Natura 2000, il Proponente ha redatto la relazione di Valutazione d’Incidenza Ambientale, prima emissione marzo 2024 e seconda emissione a settembre 2025, aggiornamento in adeguamento alle richieste integrazioni pervenute.

Il Proponente ha predisposto la relazione preliminare di V.Inc.A. secondo le 4 Fasi sequenziali previste dalla Guida metodologica come di seguito riassunto:

Fase 1 - Necessità di procedere con lo studio per la valutazione di incidenza: gli estensori dello studio in questa prima fase hanno dato evidenza di aver verificato e motivato che l’intervento non è ricompreso tra quelli per i quali non è necessaria la valutazione di incidenza;

Fase 2 - Descrizione dell’intervento - individuazione e misura degli effetti: l’intervento proposto è stato descritto nei suoi obiettivi, nelle modalità operative e nel cronoprogramma.

Sono state analizzate le Aree interessate e descritte le caratteristiche dimensionali, con gli esiti dei rilievi fisionomici; sono stati approfonditi gli aspetti faunistici, con la descrizione delle specie e degli habitat di specie riscontrabili nell’ambito del progetto.

Nella descrizione dell’intervento, distinguendo le fasi di cantiere e di esercizio, sono state descritte le precauzioni progettuali assunte atte ad impedire o attenuare possibili effetti negativi

Elenco delle misure di attenuazione adottate per la fase di cantiere:

AZIONE	SINTESI	MISURE DI ATTENUAZIONE
Impianto del cantiere (baraccamenti/depositi)	Sterri e riporti per adeguamento profilo di terreno	Effettuazione in periodo di riposo vegetativo e riproduttivo: ottobre-febbraio.
Apertura eventuali piste in alveo e fuori alveo	Scavi e realizzazione piste di cantiere	Effettuazione in periodo di riposo vegetativo e riproduttivo: ottobre-febbraio.
Taglio della vegetazione	Pulizia elementi di vegetazione esistente per costruzione opera	Effettuazione in periodo di riposo vegetativo e riproduttivo: ottobre-febbraio
Costruzione delle opere	Costruzione tracciato stradale e viadotto	Barriere antipolvere ed antirumore e lavaggio ruote mezzi lavoro
Trasporto su strada	Trasporto mezzi, materiali e maestranze su strada esistenti	
Trasporto su pista	Trasporto mezzi, materiali e maestranze su strade di cantiere	
Costruzione barriere antirumore	Costruzione di due tratti altezza 3 m lunghezza di 540 m e 950 m	
Realizzazione fascia di rispetto stradale a verde	Finalità di barriera antirumore e di mascheramento dell’opera.	Impiego di specie arboreo e arbustive autoctone per ripristinare la vegetazione esistente lungo la scarpata
Messa in pristino dei luoghi di cantiere	Ripristino fondo con conformazione seminaturale dei precedenti tracciati stradali di cantiere	

Le misure di attenuazione in fase di esercizio sono di seguito riportate:

AZIONE	SINTESI	MISURE DI ATTENUAZIONE
Presenza di traffico veicolare	Traffico veicolare atteso: sezione Ponte sul Piave – SP2: 1106 veicoli /ora	Costruzione barriere antirumore Realizzazione fascia di rispetto stradale a verde
Variazione di traffico sulla vecchia viabilità	Traffico veicolare atteso: 40-45% in meno flussi veicolari sul ponte Vidor e rete viaria ad esso confluyente (sezione Ponte sul Piave – SP2: stato attuale 1853 veicoli / ora) con maggior influenza su veicoli pesanti	Costruzione barriere antirumore Realizzazione fascia di rispetto stradale a verde
Manutenzione opere a verde	Manutenzione della barriera verde arboreo/arbustiva	Effettuazione in periodo di riposo vegetativo e riproduttivo: ottobre-febbraio.

Sono stati identificati i fattori di perturbazione dovuti potenzialmente alla realizzazione ed alla messa in funzione della nuova viabilità di collegamento tra la S.P. 2 e la S.P. 34, tali fattori possono determinare alterazioni sulle componenti ambientali acqua, aria e suolo in grado di produrre effetti sugli habitat e sulle specie potenzialmente presenti nell'area di analisi.

Per ciascuno dei fattori considerati, l'identificazione degli effetti è avvenuta sulla base delle possibili variazioni delle condizioni in assenza dell'intervento e sono stati descritti facendo riferimento ai seguenti parametri: Magnitudine/intensità - Periodicità - Frequenza e Probabilità di accadimento

Definizione dei limiti spaziali e temporali dell'analisi:

Sulla base delle analisi dei fattori di perturbazione e della loro estensione spaziale, si sono ricostruiti i domini massimi spaziali e temporali di influenza del progetto, inteso quale involucro spaziale di tutti i suoi possibili effetti nel tempo.

Rispetto ai limiti spaziali e temporali dell'analisi è stato fornito il dato nel formato vettoriale per i sistemi informativi geografici.

La superficie del Buffer di valutazione corrisponde all'area di influenza riferita al fattore di perturbazione avente la più ampia diffusione spaziale, individuato nel fattore: H06.01 Inquinamento da rumore e disturbi sonori.

Per la definizione del limite spaziale si è scelto di considerare una distanza di riferimento pari a 500 metri dal punto di generazione delle perturbazioni, a questa distanza, il livello sonoro del rumore prodotto dai cantieri per la realizzazione degli interventi previsti decade al di sotto della soglia dei 50 dB(A).

Fase 3-Valutazione della significatività degli effetti

Identificazione degli elementi siti delle Rete Natura 2000 interessati :in questa fase dello Studio sono stati individuati gli elementi - habitat e specie - dei siti della rete Natura 2000 interessati, localizzati, interamente o parzialmente, all'interno dei limiti massimi sottesi dagli effetti. I Siti di rete Natura 2000 interessati sono:

ZPS IT3240023, Grave del Piave

ZSC IT3240030, Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrizia

Lo stato generale dei due siti è stato descritto e caratterizzato attraverso l'impiego dei più recenti Formulare standard (dicembre 2023), come da richiesta integrazioni.

Successivamente ciascuno degli habitat e delle specie potenzialmente presenti all'interno dell'area di analisi è stato messo in relazione con gli effetti individuati, al fine di valutarne la vulnerabilità rispetto all'intervento.

Gli habitat, nonché le specie animali e vegetali tutelate, potenzialmente presenti all'interno all'area di analisi, riferite sia a quelle riconosciute come appartenenti al sito sia a quelle riscontrabili nell'aggiornamento contenuto nella DGRV 2200/14, sono state confrontate con gli effetti individuati e legati alla realizzazione del progetto, ovvero:

- disturbo delle specie faunistiche;
- sottrazione o degrado di habitat cartografati e habitat di specie.

In questa fase è stata valutata, per ciascun habitat e specie animale e vegetale, la possibilità o meno di poter subire significative incidenze negative connesse alla realizzazione del progetto e il conseguente livello atteso d'incidenza.

Rispetto a questa fase di analisi durante la fase istruttoria sono state richieste specifiche Integrazioni di cui alla nota Provinciale 06/03/2025 prot.12651/2025 ed in particolare al punto 4) dove è stato richiesto di "valutare correttamente la significatività delle incidenze in ragione delle caratteristiche e dello stato di conservazione degli habitat e delle specie coinvolte (ad esempio si tenga conto che per l'habitat 6510 - praterie magre da fieno a bassa altitudine - lo stato di conservazione è valutato come "non favorevole - inadeguato" e che le connesse misure

previste in fase di reporting sono di "Mantenere l'attuale areale, superficie o struttura e funzioni del tipo di habitat".

Per rispondere compiutamente a tale richiesta sono stati effettuati nel periodo giugno - luglio 2025 ulteriori 13 rilievi vegetazionali nel tracciato dell'opera e nelle aree di cantiere, al fine di verificare la eventuale presenza di habitat di interesse comunitario e, nel caso, di valutarne lo stato ed il livello d'interessamento.

I rilievi hanno interessato diversi tipi di ambiente:

- Prati (rilievi indicati con 1,2,3, 12 - ex rilievo 2 eseguito primavera anno 2024 -, 13, 9);
- Alveo (rilievo 4), nel quale non è stata riscontrata significativa vegetazione presente;
- Zona di greto recentemente interessato dalle dinamiche fluviali (rilievi 5 e 6) e greto più stabilizzato (rilievi 7,8 e 10)
- Zona di boscaglia compresa tra prato gestito mediante la fienagione (indicato in cartografia come habitat 6510) e prateria xerica (indicato come habitat 6210) indicato con il numero 11.

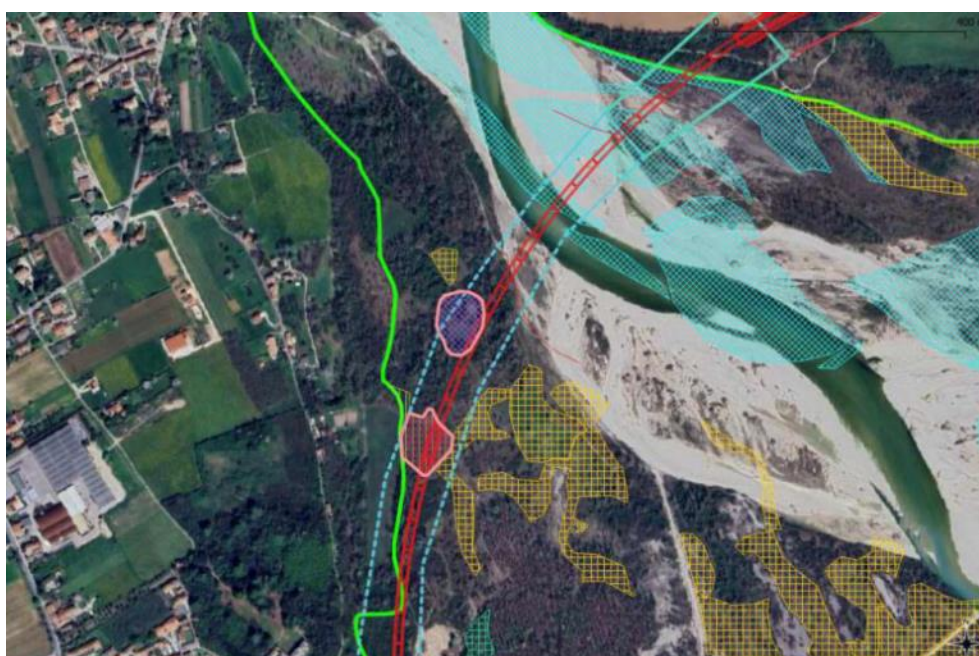


Figura 2 localizzazione rilievi floristici 2025

Sovrapponendo il percorso del tracciato e le aree di cantiere agli habitat cartografati e rilevati è stato concluso che l'unica superficie rilevata ascrivibile ad un habitat Natura 2000 presente sul percorso della nuova strada e sull'area del cantiere è quella interessata dai rilievi indicati come 1,2,3, riferibile all'habitat 6510: Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*).

Solo l'habitat 6510 è interessato direttamente dalle azioni in progetto e dall'ubicazione del cantiere, nello specifico l'habitat si individua nell'area prativa interessata dai rilievi n. 1, 2 e 3.

L'habitat 6510 interessato dal cantiere e dal tracciato della strada di progetto ha una superficie pari a circa 5.900 mq.



Il percorso metodologico seguito ha evidenziato che l'habitat 6510: Praterie magre da fieno a bassa altitudine (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) subirà un interessamento diretto per una superficie di 5.900 mq.

Fase 4-Sintesi delle informazioni ed esito della selezione preliminare.

Sono state riassunte e sintetizzate le valutazioni delle incidenze sulle specie e sugli habitat propri dei due siti della rete Natura 2000 interessati dall'intervento.

Valutazioni del Comitato in merito alla Valutazione di Incidenza Ambientale.

Il percorso metodologico è stato seguito correttamente e con le analisi e gli approfondimenti effettuati a seguito della richiesta integrazioni si è dato evidenza della presenza di prevedibili incidenze significative negative sul Sito.

Secondo le previsioni del vigente Regolamento attuativo in materia di VINCA (articolo 17 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12), considerato che la valutazione appropriata (Livello II) ha evidenziato la presenza di prevedibili incidenze significative negative sui Siti della rete Natura 2000 interessati, il Proponente in fase autorizzativa dovrà attivare la procedura di valutazione in deroga (Livello III) conseguente al riconoscimento di una incidenza significativa negativa sul Sito e finalizzata ad accertare l'esistenza di soluzioni alternative ovvero, in loro assenza, la sussistenza di giustificati motivi imperativi di rilevante interesse pubblico e l'individuazione delle opportune misure di compensazione.

La procedura di valutazione in deroga prevede che siano esaminate le possibili soluzioni alternative e in mancanza di adeguate soluzioni alternative, sia comunque percorribile la strada dell'approvazione in quanto applicabile almeno uno dei motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, richiedendo per questo il soddisfacimento dei requisiti di cui all'articolo 5, commi 9 e 10, del D.P.R. 357/1997.

In presenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, in caso di positivo parere motivato di valutazione in deroga deve essere espletata la notifica delle misure di compensazione alla Commissione europea nei termini previsti dalla Fase 5 della lettera G dell'Allegato Tecnico del Regolamento regionale n. 4/2025.

In questo caso l'Autorità per la VINCA competente allo svolgimento della valutazione in deroga sarà la Regione ai sensi dell'articolo 15, comma 4, della L.R. 12/2024.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Valutazione di Incidenza Ambientale - procedura in deroga

Considerato che la Valutazione di Incidenza Ambientale ha evidenziato la presenza di prevedibili incidenze significative negative sui Siti della Rete Natura 2000 ZPS IT3240023 "Grave del Piave" e ZSC IT3240030 "Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrizia", il Proponente dovrà attivare, in sede autorizzativa, la procedura di valutazione in deroga (Livello III), ai sensi dell'art. 17 della L.R. 12/2024 e dell'art. 5, commi 9 e 10, del D.P.R. 357/1997, finalizzata alla verifica dell'assenza di soluzioni alternative e all'accertamento della sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, nonché alla definizione delle opportune misure di compensazione ambientale.

Le misure di compensazione dovranno essere oggetto di specifica notifica alla Commissione europea, secondo quanto previsto dal Regolamento regionale n. 4/2025.

Impatto e studio viabilistico

Lo Studio del traffico è sviluppato in modo articolato e fornisce una buona analisi dello stato di fatto del traffico veicolare, ma si ritiene utile un approfondimento anche relativo al traffico ciclistico/cicloturistico che, nell'area, ha un importante significato, soprattutto nei weekend ed in particolari stagioni dell'anno.

Si chiede inoltre che lo Studio sia integrato con un capitolo che approfondisca il tema del traffico generato dall'opera in esame. Si ritiene cioè opportuno comprendere se la costruzione della nuova infrastruttura comporterà dei cambi di abitudine negli spostamenti nell'area, con conseguente aumento del traffico sulle arterie afferenti l'area di studio (in particolare sulla SP 2, che nel tratto abitato di Crocetta del Montello via Erizzo sembra già in sofferenza) o se, invece, la nuova infrastruttura alleggerirà detta arteria dirottando parte del traffico in sinistra Piave (in tal caso va evidenziato l'effetto in sinistra Piave) o se invece non si ritiene che ci siano effetti di traffico generato.

Il progetto non prevede la costruzione di un percorso ciclabile protetto, nonostante la particolare importanza che già oggi ha la mobilità ciclabile nell'area e l'importanza per il territorio del cicloturismo, che ha evidente significato sia ambientale che economico.

Si chiede al proponente di valutare se è il caso di integrare lo Studio con una indicazione, anche solo schematica, degli eventuali collegamenti ciclabili ritenuti utili al completamento dell'infrastruttura, evidenziandone le ricadute ambientali.

Dal punto di vista del dimensionamento: visto il contesto di particolare delicatezza ambientale si chiede siano esplicitate le ragioni per le quali le rotatorie alle due estremità hanno diversa dimensione e che sia approfondita l'analisi del diagramma della velocità di progetto per capire se ci sono alternative alla velocità di progetto di 60

Km/ora per l'intero tracciato e se l'eventuale aumento della velocità per la parte più lontana dalle rotonde comporterebbe o meno spostamenti del sedime stradale o altro.

Si è notato che l'entrata e l'uscita dal polo estrattivo è prevista solo in svolta a destra, obbligando i mezzi pesanti alla percorrenza di un tratto piuttosto lungo sul nuovo ponte; si chiede venga svolto un approfondimento per verificare se esiste una soluzione alternativa ambientalmente meno impattante.

Descrizione della documentazione presentata

Nel documento 12_PD_5.5_Studio_traffico_agg_01 sono illustrati i rilievi dei volumi di traffico veicolare attuali, su base oraria (ora di punta individuata il martedì sera tra le ore 17:00 e le 18:00) e Giornaliera (TGM - Traffico Giornaliero Medio) relativamente all'anno 2024 e le stime di quelli di progetto. Inoltre sono illustrati i flussi ciclabili, particolarmente intensi durante i weekend, rilevati in agosto 2025, come da richiesta di integrazioni.

Per quanto riguarda le previsioni future del traffico indotto dalla nuova infrastruttura lungo la SP84, la SP2 e la SP34, gli attraversamenti dei centri abitati di Covolo, Vidor e Bosco di Vidor, in particolare sulla SP2 che nel tratto abitato di Crocetta del Montello, via Erizzo, viene in più punti dello studio dichiarata già in sofferenza

Come scenario di studio si fa riferimento alle opere stradali in progetto, con 5 km di cui 1900 m in viadotto sull'alveo del fiume Piave, ma manca l'alternativa "zero" di adeguamento dell'attuale ponte di Vidor che si ritiene necessario sia studiata e raffrontata alle soluzioni proposte.

Relativamente al percorso ciclabile si segnala una incongruenza tra quanto dichiarato al par. 7.2., dove i risultati dell'indagine sul traffico ciclistico rilevano nella SEZIONE 4 - Ponte sul Piave, SP 2 il flusso maggiore alla domenica, pari a 1.072 ciclisti, affermando che "Tale volume di traffico ciclistico potrebbe essere potenzialmente interessato a fruire del nuovo itinerario viario in progetto" contro l'affermazione al par. 9.2 che "il progetto in parola non prevede la realizzazione di una pista ciclabile, ..., tale componente che ragionevolmente continuerà ad utilizzare il ponte storico". Il beneficio futuro per il traffico ciclistico dovrebbe corrispondere ad una messa in sicurezza dei percorsi nel ponte attuale, di cui non è fatto cenno.

Considerazioni:

L'analisi dello stato attuale del traffico evidenzia una situazione di forte criticità, con volumi di traffico molto elevati sia sul ponte, da cui le code frequenti, che in corrispondenza delle arterie ed intersezioni dell'area.

Lo studio dimostra che la realizzazione di un nuovo ponte suddivide, ovviamente i volumi di traffico tra le due infrastrutture, il ponte vecchio ed il ponte nuovo, con una distribuzione di circa 55-60% su uno e 40-45% sull'altro.

Le simulazioni presentate evidenziano che con le soluzioni di progetto il traffico tenderà ad aumentare su alcuni tratti della via Erizzo, strada già piuttosto trafficata e che attraversa centri abitati.

Sembra conseguentemente importante che il progetto debba prevedere soluzioni volte ad evitare detta eventualità o quantomeno significative opere mitigative.

Rispetto al traffico ciclabile si ritiene opportuno che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile protetta ed adeguatamente raccordata ai percorsi esistenti per poter accogliere in condizioni di sicurezza l'importante volume di mobilità ciclabile. Gli sviluppi anche cicloturistici dell'area non possono non essere accompagnati da interventi a favore della mobilità dolce in ogni nuovo progetto.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Traffico e mobilità sostenibile

1. il progetto deve prevedere soluzioni volte ad evitare l'aumento del traffico sulla via Erizzo o prevedere significative opere mitigative.
2. Rispetto al traffico ciclabile si ritiene opportuno che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile protetta ed adeguatamente raccordata ai percorsi esistenti per poter accogliere in condizioni di sicurezza l'importante volume di mobilità ciclabile.

Impatto acustico

Documentazione presentata dal Proponente:

Elaborato n. 13 - RELAZIONE TECNICA BARRIERE FONOASSORBENTI, datato giugno 2024

Elaborato n. 49 - PLANIMETRIA MITIGAZIONE ACUSTICA, datato giugno 2024

Elaborato n. 84 - VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO, datato maggio 2024 (integrato dall'Elaborato n. 13 VALUTAZIONE PREVISIONALE DI IMPATTO ACUSTICO, datato settembre 2025)

RICHIESTE DI INTEGRAZIONE RELATIVAMENTE ALLA COMPONENTE RUMORE

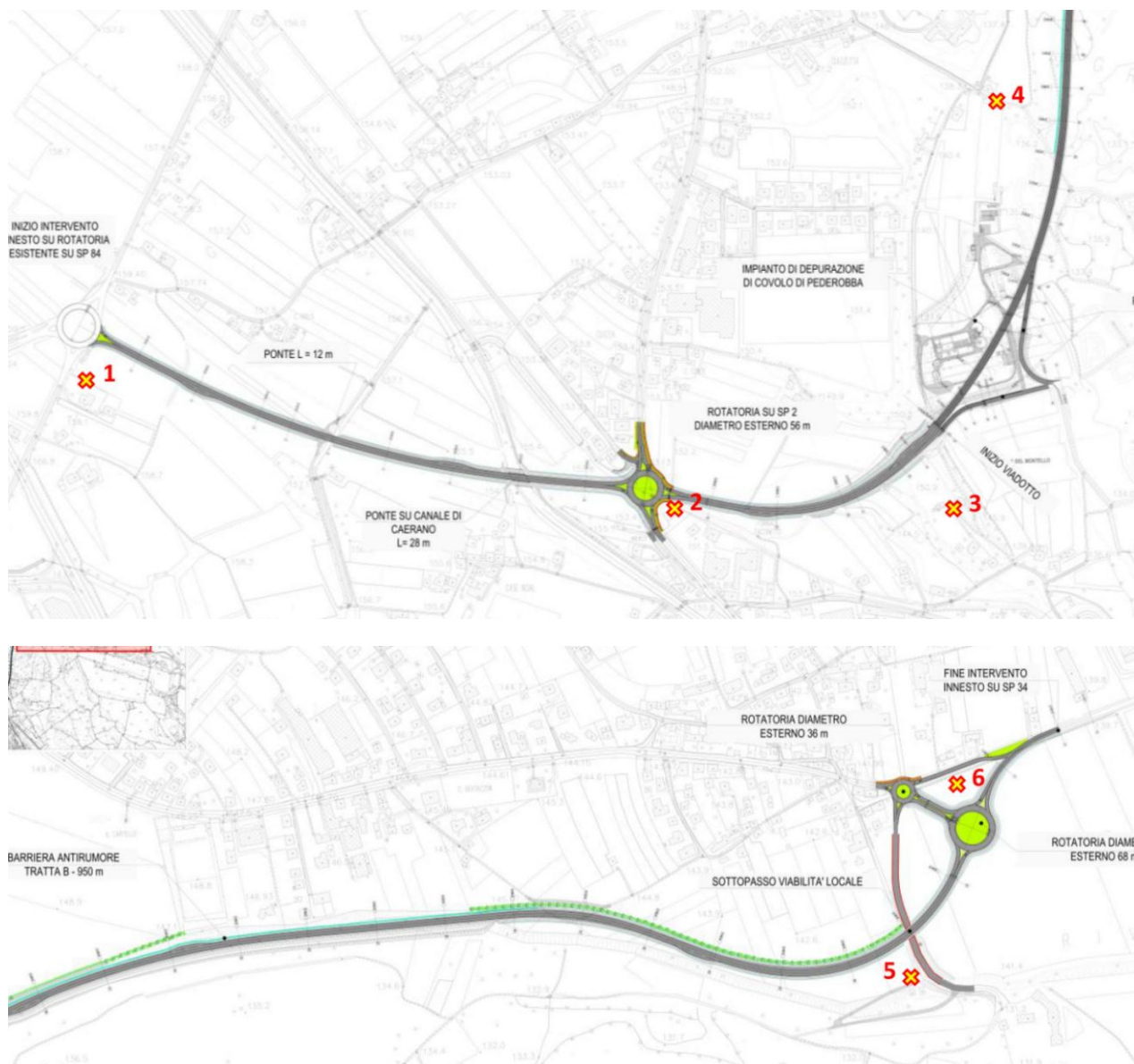
PIANI DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DI RIFERIMENTO

Si richiede di integrare la documentazione previsionale di impatto acustico ad oggi prodotta tenendo conto dell'approvazione dei più recenti aggiornamenti dei piani di classificazione acustica dei comuni di Crocetta del

Montello, Cornuda, Pederobba e Vidor.

RILIEVI STRUMENTALI

Si chiede di provvedere all'esecuzione di nuovi rilievi strumentali dello stato acustico di ante-operam nelle posizioni indicate nella seguente planimetria, collocate in prossimità degli assi stradali caratterizzati dai maggiori flussi di traffico veicolare, di specifici ambiti produttivi (impianti di lavorazione inerti) e dei ricettori a destinazione abitativa più prossimi.



Le misure andranno eseguite in tempi di misura di almeno 60 min di giorno e 30 min di notte, comunque sufficientemente prolungati affinché al loro interno possano manifestarsi tutti i fenomeni sonori rilevabili nello specifico contesto, nelle condizioni di massimo impatto.

Relativamente al punto di misura n. 5, si tenga presente che in prossimità di tale posizione è presente un'abitazione e che da un rilievo strumentale recentemente effettuato di giorno presso tale contesto, su un tempo di misura di circa 30 min, è emersa una rumorosità ambientale di circa 61 dB(A).

Nell'integrare la documentazione previsionale di impatto acustico ad oggi prodotta, si chiede di indicare una stima della variazione del livello sonoro in corrispondenza alle posizioni di rilievo, conseguentemente all'entrata in esercizio della nuova infrastruttura viaria.

(Come dalla nota di ARPAV)

Presa visione della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico, si ritiene sufficientemente dimostrato che l'impatto acustico prodotto dall'opera viaria in progetto oggetto di istanza, nelle condizioni rappresentate nella documentazione esaminata (sia come flussi veicolari previsti che come opere di mitigazione prospettate), si possa svolgere nel rispetto della normativa vigente in materia di tutela dall'inquinamento acustico.

Si osserva tuttavia come l'incremento ai livelli sonori apportato dalla nuova infrastruttura sia particolarmente significativo nella posizione H1 all'interno delle Grave del Piave, inserite nella Rete Natura 2000, che prevede una

maggior tutela ambientale; tale incremento risulta compreso fra 9 e 10 dB(A) sia in periodo diurno che notturno. Si fa anche presente, come riportato anche al punto “9. Conclusioni” della Valutazione previsionale di impatto acustico presentata, che alcuni incrementi stimati ai ricettori individuati, in maniera particolare R1, R3, R4, R5, risultano rilevanti (dell'ordine di 5 - 6 dB(A)) anche a seguito della realizzazione delle barriere acustiche. Il Progetto di Monitoraggio Ambientale contenuto nel SIA prevede l'esecuzione di rilievi post operam in una sola posizione, presso la Scuola Primaria e secondaria Zadra Via A. Palladio 2 a Vidor. Non vengono specificate le modalità di esecuzione dei rilievi: posizione (possibilmente georeferenziata), durata delle misure, modalità di restituzione dei report, periodi di riferimento. Non sono previste inoltre attività di monitoraggio dell'attività di cantiere.

CONCLUSIONI - ESERCIZIO

Si ritiene che, pur nel rispetto dei limiti stabiliti dal DPR 142/04, l'incremento dei livelli sonori introdotti presso l'area delle Grave del Piave (punto H1) contrasti con gli obiettivi primari di tutela definiti dalla Rete natura 2000 e sia quindi necessario definire e progettare soluzioni di intervento finalizzate a scongiurarlo e garantire il mantenimento dell'attuale livello di qualità.

Ai fini della caratterizzazione dell'impatto dell'infrastruttura nelle condizioni di funzionamento a regime, dovranno essere previsti anche ulteriori punti di monitoraggio in quelle posizioni dove la valutazione previsionale ha evidenziato i maggiori incrementi dei livelli sonori. Per ognuna di queste dovranno essere definite le posizioni di misura (georeferenziate), le durate e i periodi di misura.

CONCLUSIONI - CANTIERE

Dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio dei livelli sonori prodotti dalle attività di cantiere presso i ricettori più esposti. Tali rilievi dovranno permettere di adottare soluzioni finalizzate al contenimento dei livelli sonori qualora questi dovessero risultare particolarmente elevati.

APPROFONDIMENTI DEL PROPONENTE RELATIVAMENTE ALLA COMPONENTE RUMORE

Nell'ambito territoriale in esame ricadono i comuni di Vidor, Pederobba, Cornuda e Crocetta del Montello (TV), dotati di Piano di Classificazione Acustica così come previsto dall'art 6 comma 1, lettera a della Legge 26 ottobre 1995 n° 447 - “Legge quadro sull'inquinamento acustico”, recentemente aggiornati nel corso dell'anno 2023.

Nelle seguenti immagini si riporta un estratto delle cartografie dei suddetti piani di classificazione acustica comunali.



Figura 4-1: Stralcio Vigente PCA COMUNE DI VIDOR - TRATTEGGIO ROSSO tratta viaria in progetto

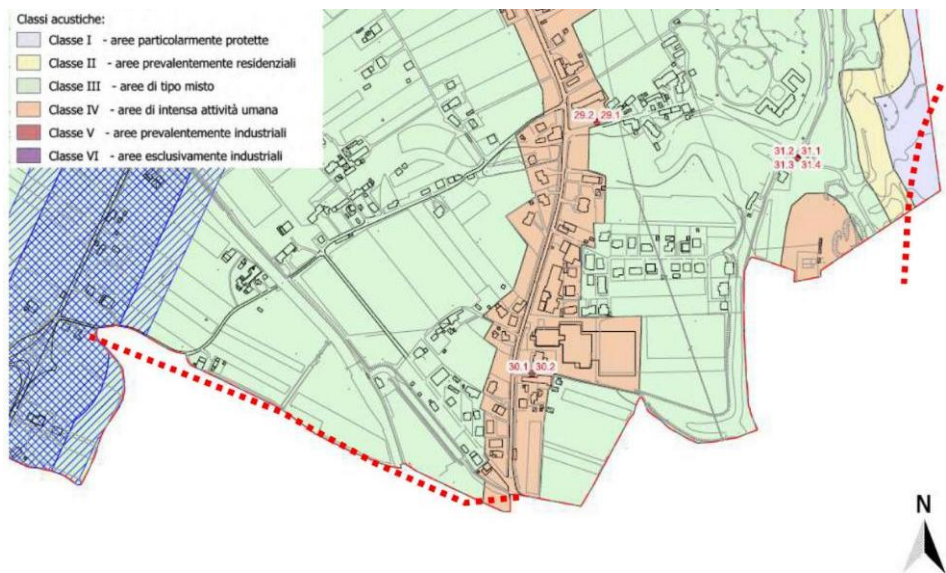


Figura 4-2: Stralcio Vigente PCA COMUNE DI PEDEROBBA - TRATTEGGIO ROSSO tratta viaria in progetto

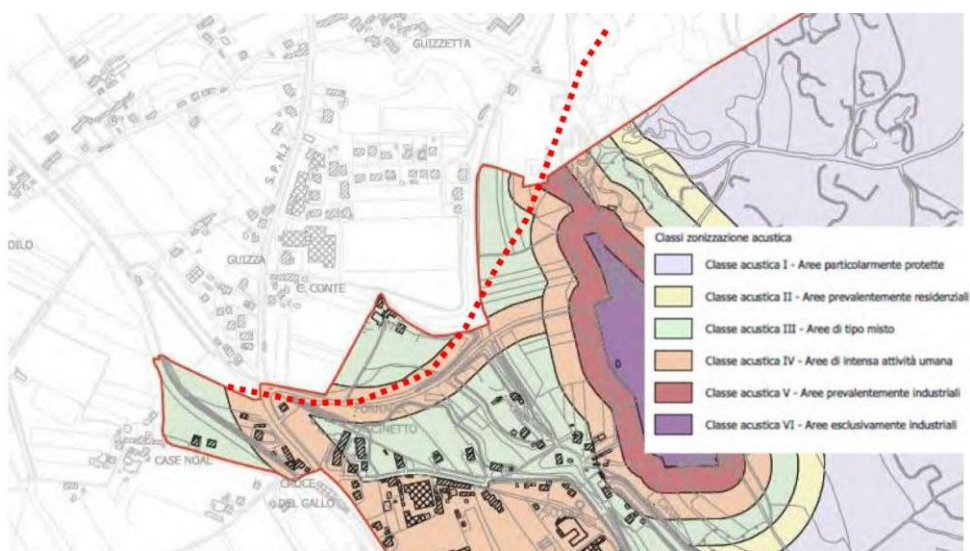


Figura 4-3: Stralcio Vigente PCA COMUNE DI CROCETTA DEL MONTELLO - TRATTEGGIO ROSSO tratta viaria in progetto



Figura 4-4: Stralcio Vigente PCA COMUNE DI CORNUDA - TRATTEGGIO ROSSO tratta viaria in progetto

Il DPR n. 142, del 30/3/2004, stabilisce i limiti massimi del rumore da traffico veicolare, in funzione del caso si tratti di strada esistente oppure di nuova realizzazione, del tipo di infrastruttura ai sensi del Codice della Strada (A, B, C, D, E oppure F secondo la classificazione dell'art. 2 del Decreto Legislativo n. 285/1992), della distanza, del tipo di ricettore e del periodo di esposizione.

Il Decreto definisce l'ampiezza delle fasce di pertinenza acustica, misurate in proiezione orizzontale a partire dal confine dell'infrastruttura, dove il rumore generato dal solo traffico stradale deve rispettare limiti specifici.

Nel caso in esame, la strada di progetto è:

- "Nuova", quali sono quelle per cui non è stato approvato il Progetto Definitivo alla data di entrata in vigore del DPR n. 142/2004, ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera c) dello stesso Decreto;
- "Strada di tipo C - extraurbana secondaria", ai sensi dell'art. 2 - "Definizione e classificazione delle strade", del Decreto Legislativo n. 285/1992, sottotipo C1 ai sensi del DM 5/11/2001.

Per tale infrastruttura, il DPR n. 142/2004 prevede fasce di pertinenza acustica ampie 250 m, entro le quali il rumore generato dal solo traffico stradale deve rispettare i limiti di immissione riportati nella seguente tabella, nei periodi diurno e notturno.

Allegato 1 del DPR n. 142/2004 - Tabella 1 (STRADE DI NUOVA REALIZZAZIONE)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5/11/2001)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole (*), ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori
			Diurno dB(A)	Notturno dB(A)	Diurno dB(A)
C - extraurbana secondaria	C 1	250	50	40	65

All'interno delle suddette fasce di pertinenza acustica, al rumore da traffico stradale non si applicano i limiti di immissione di cui alla tabella C allegata al DPCM 14/11/1997.

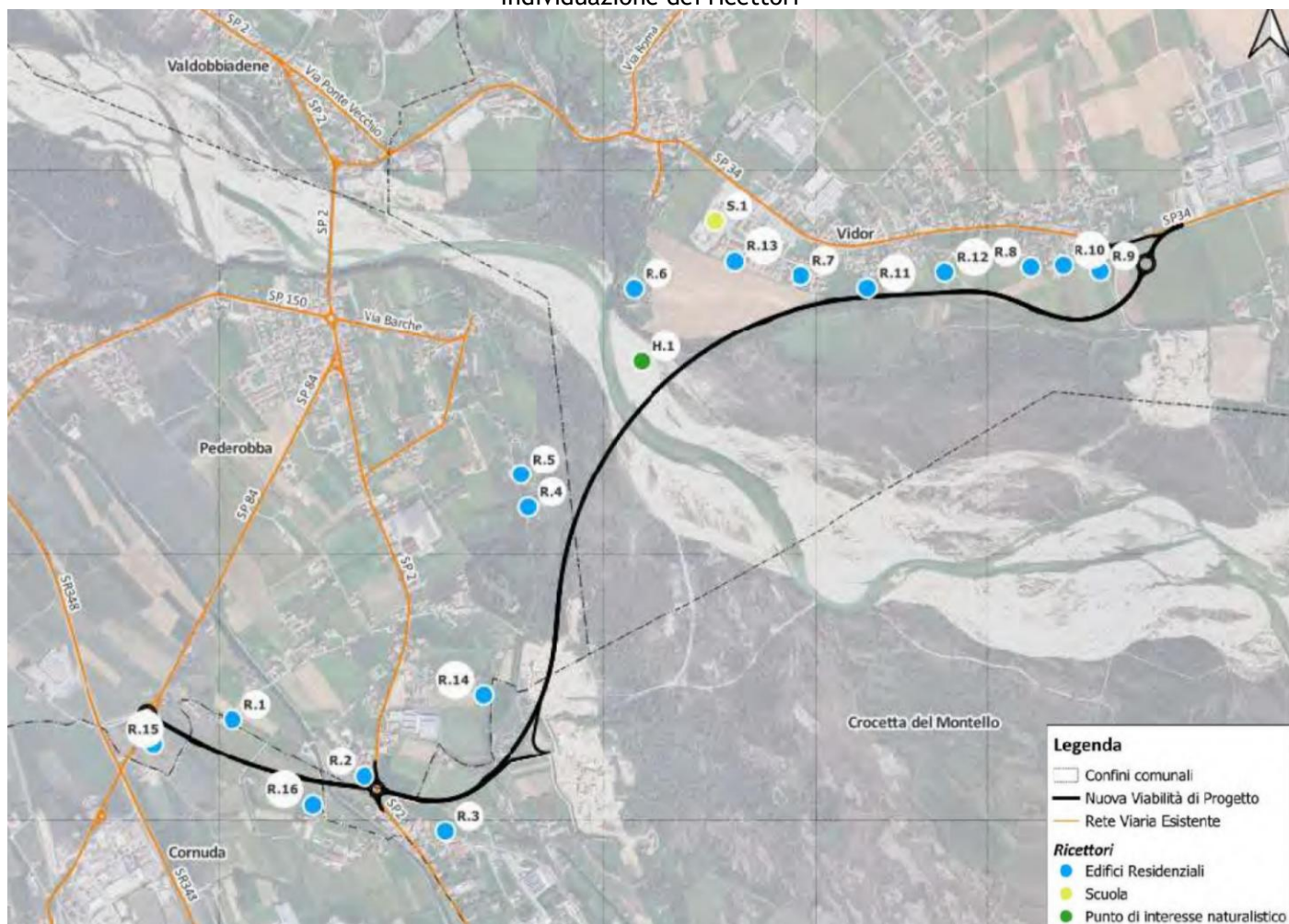
Alle infrastrutture stradali non si applicano le disposizioni degli articoli 2, 4, 6 e 7 del DPCM 14 novembre 1997.

Si riporta di seguito l'elenco dei ricettori sensibili ed abitativi individuati.

Tabella 4-3 - Individuazione ricettori e limiti acustici di riferimento

RICETTORE	DESCRIZIONE	Distanze intervento (METRI)	Comune
R.1	Via Guizzone, 17 - Edificio residenziale	120	Pederobba
R.2	Via dei Neville, 1 Edificio residenziale	40	Pederobba
R.3	Via Piave, 5-1 - Edificio residenziale	140	Crocetta del M.
R.4	Via F. Baracca 19 – Edifici residenziali	180	Pederobba
R.5	Via F. Baracca 29 – Edificio residenziale	240	Pederobba
R.6	Via Piave, 32 - Abazia Santa Bona	420	Vidor
R.7	Via Cadarin – Edifici residenziali	120	Vidor
R.8	Via Montello – Edifici residenziali	150	Vidor
R.9	Via Roggia, 4 – Edificio residenziale	150	Vidor
R.10	Via Montello – Edifici residenziali	190	Vidor
R.11	Laterale di via Marconi – Edifici residenziali	30	Vidor
R.12	Via Montello – Edifici residenziali	80	Vidor
R.13	Via Tiziano – Edifici residenziali	240	Vidor
R.14	Via Belvedere – Edifici residenziali	180	Pederobba
R.15	SP 84 di Villa Barbaro – Edifici residenziali	80	Pederobba
R.16	Via Croce Gallo – Edifici residenziali	90	Cornuda
S.1	Scuola secondaria e primaria Zadra	400	Vidor
H.1	Habitat del fiume Piave	50	Vidor

Individuazione dei ricettori



Il Proponente ha provveduto al rilievo della rumorosità ambientale nello stato di ante operam in corrispondenza ai punti di misura indicati di seguito.

Il rilievo strumentale è stato eseguito in condizioni ordinarie, con assi stradali limitrofi in esercizio e impianti delle limitrofe attività ivi presenti a regime.

I livelli di rumore ambientale rilevati sono stati utilizzati per la taratura del modello sulla situazione di ante operam.

Tabella 5-3 - Localizzazione punti di misura

Punto di Monitoraggio	Localizzazione e distanze rispetto asse viario in progetto	Durate misure
P 1	Sud-est – 800 metri	20 min. – diurno /15 notturno
P 2	In corrispondenza	20 min. – diurno /15 notturno
P 3	Nord ovest – 420 metri	20 min. – diurno /15 notturno
P 4	Nord est – 420 metri	20 min. – diurno /15 notturno
P 5	In corrispondenza	20 min. – diurno /15 notturno
P 6	Est – 350 metri	20 min. – diurno /15 notturno
P 1 N	Sud-est – 85 metri	60 min. – diurno /30 notturno
P 2 N	In corrispondenza	60 min. – diurno /30 notturno
P 3 N	Sud – 115 metri	60 min. – diurno /30 notturno
P 4 N	Sud – 160 metri	60 min. – diurno /30 notturno
P 5 N	Nord ovest – 50 metri	60 min. – diurno /30 notturno
P 6 N	Nord ovest – 70 metri	60 min. – diurno /30 notturno

Nello stralcio ortofotogrammetrico che segue è riportata l'esatta posizione dei punti di misura.

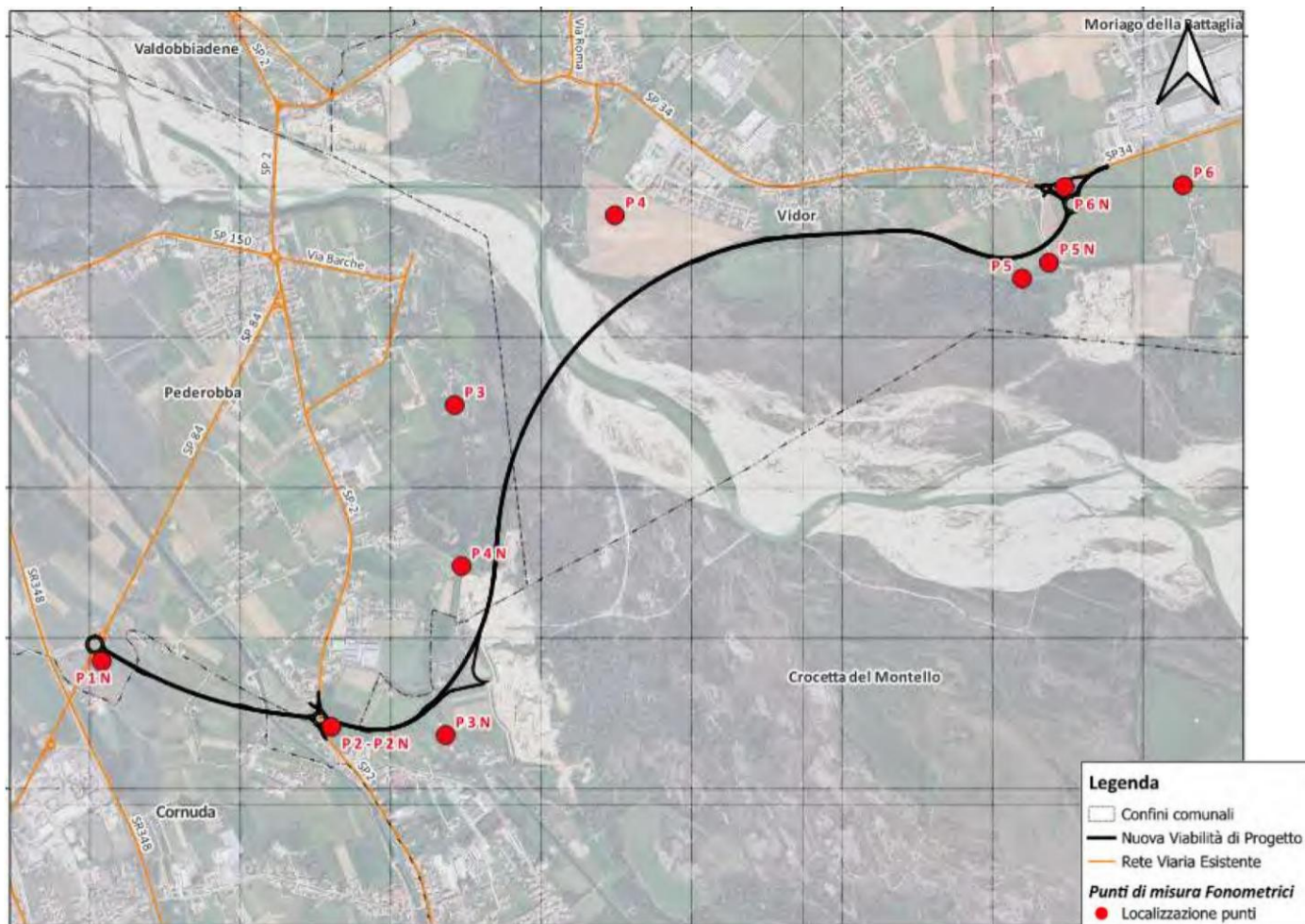


Figura 5-1: Localizzazione sezioni di rilievo acustico

A partire dal modello di calcolo validato sulla situazione attuale - ante opera, sono stati stimati i livelli sonori in seguito alla realizzazione delle opere viarie in progetto, verificando i livelli di immissione sonora in corrispondenza alle facciate dei ricettori individuati.

A tale fine, sono stati presi a riferimento come elemento di INPUT della piattaforma modellistica i volumi di traffico stimati sulla rete. Successivamente tali valori sono stati moltiplicati per il fattore 11 al fine di determinare il TGM, in modo da poter valutare l'intervento sia nel periodo diurno che notturno.

Nelle modellazioni sono stati inoltre considerati:

- la velocità media delle singole categorie di veicoli circolanti;
- le caratteristiche geometriche dell'opera in progetto;
- il profilo altimetrico del terreno interposto tra l'asta in progetto, la rete viarie esistente e i ricettori;
- le condizioni prevalenti dell'atmosfera;
- le opere di mitigazione acustica previste da progetto.

I livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i recettori riferiti allo scenario Post-Opera, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva pertanto che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). Si evidenzia infine che l'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" caso più sfavorevole, ovvero il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

In riferimento all'attività di cantiere, valutata in tre diverse aree di lavorazione, la documentazione previsionale prodotta dal proponente ha indicato la possibilità che si possano verificare taluni superamenti dei limiti di norma, suggerendo pertanto di prevedere, in via cautelativa, la richiesta di deroga per lo svolgimento dell'attività di cantiere presso i comuni interessati.

(Come dalla nota di ARPAV)

Relativamente ai livelli sonori introdotti presso l'area delle Grave del Piave al paragrafo 8.1.4 del SIA è prevista la realizzazione di barriere, tuttavia, come già si era potuto osservare nei documenti 5_PD_VIA_2.0_Relazione_barriere_stradali e 13_PD_VIA_2.6 Relazione_tecnica_barriere_fonoassorbenti, risulta evidente che nel tratto centrale del ponte, corrispondente alla posizione H1 precedentemente individuata in prossimità del fiume, tali barriere non sono previste. Ciò è ulteriormente confermato dalle mappe isolivello calcolate per lo scenario di progetto (figure 8.1 e 8.2 della valutazione previsionale di impatto acustico), dalle quali è evidente l'assenza di abbattimento acustico dei livelli sonori prodotti dall'infrastruttura. Si fa inoltre presente che al di fuori di fasce di pertinenza l'infrastruttura stradale concorre ai livelli di immissione della classe acustica pertanto, nell'ambito della Golenà, i limiti da rispettare saranno quelli della I. Nel documento non è fornita chiara evidenza dei livelli sonori prodotti all'esterno delle fasce, nei grafici delle curve isolivello infatti non è rappresentata in pianta la fascia di pertinenza stradale.

Per questi motivi si ritiene non siano stati forniti esaustivi chiarimenti all'osservazione formulata nel precedente parere ARPAV (v. parere Arpav: 25RUM463_VIDOR)

Considerazioni : Sulla base della documentazione prodotta, in relazione alla tipologia di infrastruttura viaria di progetto ed alle vigenti norme che disciplinano le immissioni di rumore del traffico veicolare, valutata in particolare la posizione in cui si collocano i ricettori più prossimi, tenuto conto dei livelli sonori previsti nella documentazione previsionale di impatto acustico presentata dal proponente e delle classi acustiche in cui ricade l'intervento in esame, si ritiene che per quanto riguarda la componente ambientale rumore non emergano specifici impatti negativi significativi.

Nelle seguenti immagini, alle modellazioni con curve isolivello prodotte dal proponente, con linee tratteggiate di color magenta è stata integrata dal sottogruppo istruttore la delimitazione indicativa delle fasce di pertinenza acustica associate all'opera viaria di progetto, dando sostanziale riscontro del rispetto dei limiti normativi, in relazione al fatto che le curve isolivello riferite ai livelli di 50 dB(A) e 40 dB(A), rispettivamente per i tempi di riferimento diurno e notturno, sono contenute all'interno delle suddette fasce.

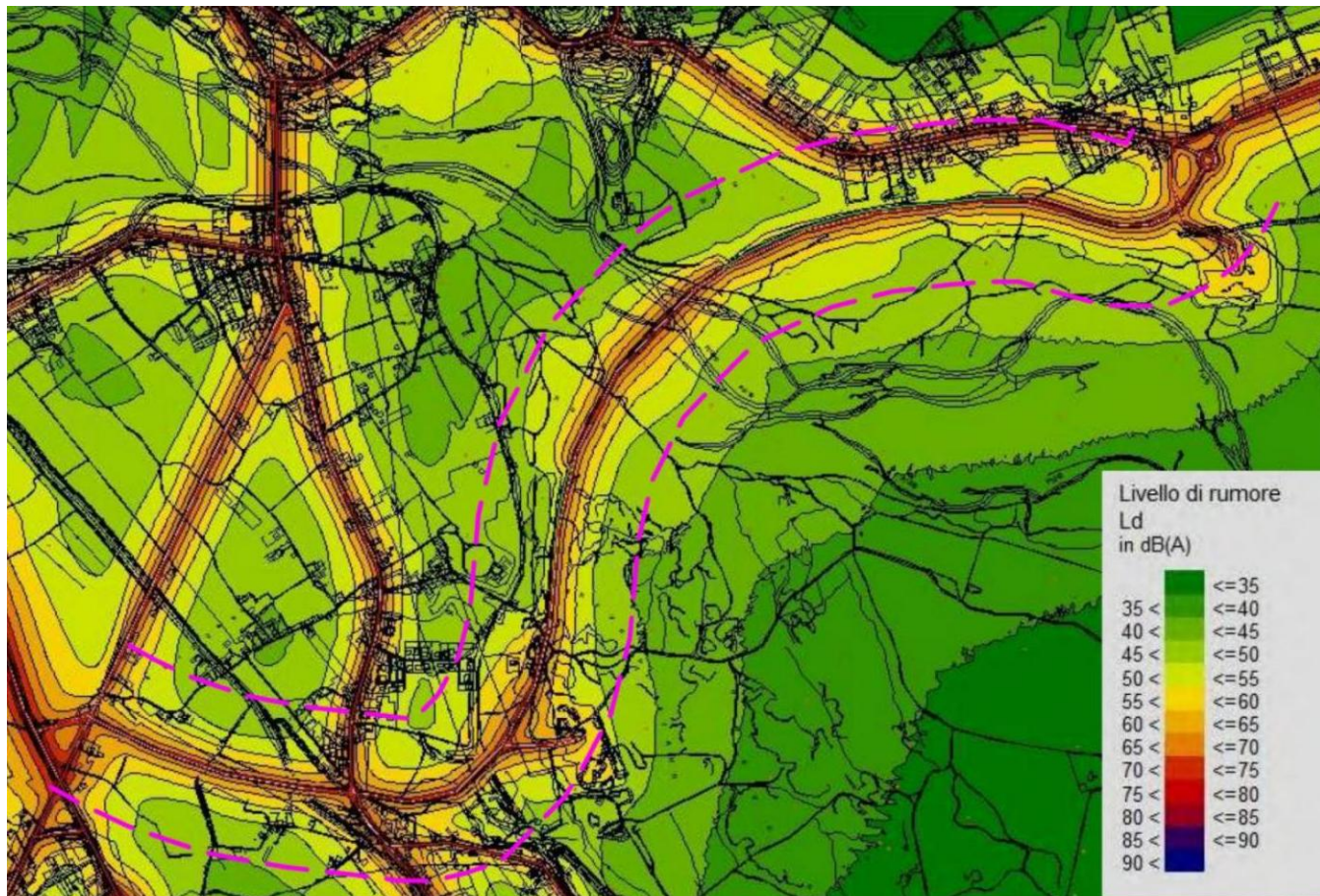


Figura 8-2: Stralcio mappa isofonica (a 4m) - POST opera DIURNO - 06:00 - 22:00

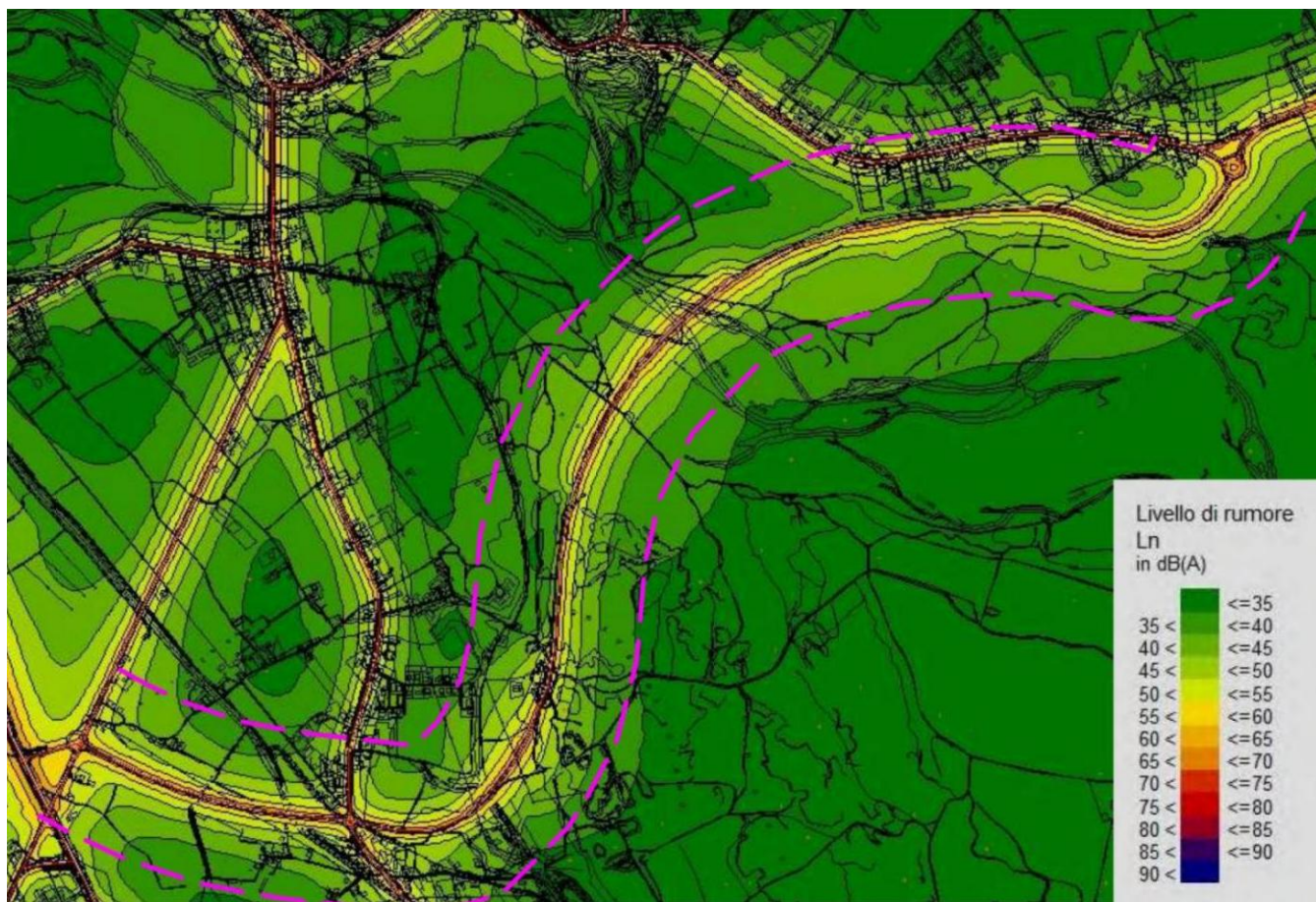


Figura 8-3: Stralcio mappa isofonica (a 4m) - POST opera NOTTURNO – 22:00 – 06:00

MATRICE ACQUA

Acque superficiali: in merito alle interferenze, sia puntualmente individuata la rete idraulica primaria e secondaria esistente prevedendo le necessarie opere o infrastrutture atte a garantire la continuità e la salvaguardia del sistema idraulico secondario esistente (fossati e canali per la corretta gestione del deflusso e smaltimento delle acque). Spesso i fossati sono accoppiati alle viabilità di servizio del territorio: con le aste idriche siano valutate anche tali viabilità, sia demaniali sia interpoderali.

Acque di piattaforma: siano forniti chiarimenti in merito alle incongruenze riscontrate sulle modalità di scarico delle acque meteoriche della piattaforma stradale tra quanto riportato in Relazione Illustrativa, nello Studio di Impatto Ambientale e nello Studio del Traffico. Si richiede un'integrazione dello studio che fornisca maggiori dettagli sulla collocazione e sul dimensionamento degli impianti di prima pioggia e delle vasche di disoleazione lungo l'infrastruttura stradale e con particolare riferimento ai corpi recettori. Questo anche in considerazione delle aree di grande pregio ambientale coinvolte e della vulnerabilità molto elevata dell'acquifero sotterraneo.

Gli aspetti principali relativi alla matrice acqua sono descritti all'interno del SIA (documento 76_PD_5.1_SIA, poi aggiornato con 05_PD_5.1_SIA_Rev01_30-09-25) all'interno dei paragrafi da 6.3 a 6.7. Vengono delineate, da bibliografia, le caratteristiche chimiche ed ambientali del f. Piave con una classificazione qualitativa di buono. Lo stesso dicasi per i corpi idrici sotterranei per i quali si riporta la condizione di stato chimico buono.

Per l'idrografia minore nel SIA vengono citati solo il Canale La Roggia a Vidor e i Canali Asolo-Maser, Brentella e Castelviero a Pederobba.

Altri riferimenti al tema acqua e in particolare alla idrografia minore si trovano nella Relazione di Valutazione di Compatibilità Idraulica VCI (documento 86_PD_5.8_Val_Comp_Ildr), in cui la rete idrografica viene descritta con maggiore dettaglio.

Abbiamo poi la relazione Idrologica e Idraulica (documento 10_PD_2.4_Relazione_Ildr poi aggiornata 04_PD_2.4_Relazione_Ildr_agg_01) e la Relazione di Verifica PGRA (documento 82_PD_5.4_VCI_PGRA poi aggiornato PD_5.4_VCI_PGRA_agg_01). Entrambi questi studi, con valenza progettuale, si concentrano sugli aspetti idraulici e idrodinamici in rapporto alle opere da realizzare all'interno del letto del f. Piave.

Sul fronte degli impatti, oltre alla quantificazione dei volumi di detenzione e successivo smaltimento previsti dalla relazione di Compatibilità Idraulica, il SIA contiene una sintetica descrizione delle modalità di gestione delle acque di piattaforma, sia sul viadotto che su terrapieno. Nel primo caso sono previste vasche di raccolta e trattamento prima pioggia posizionate nelle piazzole di sosta mentre nel secondo caso si prevedono fossati di guardia a lato

dell'infrastruttura con successiva infiltrazione nel sottosuolo.

Considerazioni :

Mentre gli aspetti legati all'acqua nella sua interferenza con l'opera in progetto appaiono sufficientemente approfonditi e dettagliati, come confermato anche dal parere favorevole pervenuto dall'Autorità di Bacino Distrettuale Alpi Orientali, la parte relativa alla rete idrografica minore non appare altrettanto dettagliata.

La successiva fase progettuale dovrà pertanto approfondire tale aspetto in particolare per studiare e risolvere le interferenze tra l'opera e la rete capillare di fossi e scoline. Inoltre dovrà essere meglio dettagliata, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, tutta la parte relativa alla raccolta e trattamento delle acque stradali specificando le modalità di smaltimento.

Per le fasi di cantiere si suggerisce fin d'ora di prestare grande attenzione al tema delle sostanze PFAS e simili.

Si propone la seguente condizione ambientale:

Interferenza con le reti minori sia di viabilità che rete idrografica:

Si chiede un maggior approfondimento dello studio che preveda la risoluzione delle eventuali interferenze con il progetto esaminato.

Gestione acque meteoriche di piattaforma:

Siano dettagliare le modalità di gestione e trattamento delle acque meteoriche di piattaforma chiarendo l'uso del termine "smaltimento" riportato nello SIA preliminare (ad esempio rif. par. 3.8)

MATRICE ATMOSFERA

Osservazioni sulla documentazione riferita allo studio di impatto atmosferico:

- Per quanto concerne la parte di dispersione degli inquinanti atmosferici deve essere seguita pedissequamente la linea guida ARPAV "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera" che può essere scaricata all'indirizzo <https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/la-modellistica-atmosferica>.
- Si chiede di rielaborare il grafico della rosa dei venti, eliminando le improbabili discontinuità a frequenza nulla tra i vari settori popolati.
- Si chiede di esprimere una valutazione degli impatti dovuti alle lavorazioni durante le fasi di cantiere. Si ritiene inoltre necessario che il proponente abbia cura di elencare nella documentazione di valutazione tutte le buone pratiche di mitigazione atte al contenimento dell'inquinamento atmosferico. Si chiede inoltre che esse vengano seguite sempre per tutta la durata del cantiere.
- Si chiede di prestare attenzione al calcolo delle medie di particolato della centralina di riferimento, in quanto le medie annuali non risultano corrispondenti con quelle pubblicate nelle relazioni regionali di qualità dell'aria.

Gli aspetti relativi alla matrice atmosfera vengono trattati e sviluppati sia all'interno del SIA che all'interno dello Studio di Impatto Atmosferico.

Relativamente alla componente atmosfera si rammenta che la letteratura scientifica peer review evidenzia e documenta gli impatti, da parte delle attività antropiche, su tale componente.

Per quanto riguarda lo studio di impatto atmosferico (documento 14_PD_5.7_Studio_Imp_Atm_agg_01) si concorda che l'approccio impiegato nel calcolo dei fattori di emissione per il cantiere sia corretto, si ritiene però che i calcoli siano errati. In tale modo risulta che l'input al modello sia sbagliato. Qualora vengano modificati gli input modellistici della fase di cantiere, sarà necessario effettuare nuovamente le relative simulazioni. Per quanto riguarda gli scenari AO e PO, invece, si è proceduto a valutare l'implementazione della catena modellistica, dando per assodata la coerenza dei flussi ricostruiti nello Studio del Traffico.

Relativamente alla rielaborazione del grafico della rosa dei venti, non si concorda sull'affermazione riportata al par. 2.2.2 "La direzione principale di provenienza è 13° N quindi venti provenienti prevalentemente dal settore Nord Est". La rosa dei venti in fig. 2-3 mostra infatti che i settori più popolati sono NNO e ENE (non si può considerare rappresentativa la media vettoriale delle direzioni del vento). Si chiede di presentare una rosa dei venti rappresentativa dell'input meteo per il modello di dispersione degli inquinanti. Al par. 5.1 il proponente elenca le stazioni utilizzate per costruire l'input meteorologico per AERMOD. Si chiede di presentare una rosa dei venti rappresentativa dell'input meteo per il modello di dispersione degli inquinanti.

Ai par. 6.1 (scenario di progetto) e 6.2 (scenario di cantiere) vengono presentati i risultati delle ricadute prodotte nei vari scenari considerati in corrispondenza dei ricettori sensibili individuati. I risultati ottenuti vengono valutati e commentati in base all' "approccio dell'Agenzia Ambientale britannica (UK Environment Agency), ripreso anche dalle Linee Guida di ISPRA, secondo cui sono da considerarsi non significativi impatti inferiori all'1% del corrispondente valore limite long term o inferiori al 10% del valore limite short term, ...". Per uniformità con le valutazioni di tutte le altre fonti di emissioni di inquinanti in atmosfera presenti in Veneto, si chiede di valutare e argomentare i risultati ottenuti secondo la "regola del 5%", citata nelle "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la

simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera” di ARPAV1. A tal riguardo si nota che, per quanto riguarda lo scenario di progetto, quando sono presenti dei superamenti della soglia del 5% in corrispondenza di ricettori sensibili, il PO risulta essere comunque migliorativo rispetto all’AO. Per quanto riguarda la fase di cantiere, invece, ferma la correttezza dell’input emissivo, si notano dei superamenti del 5% per il PM10.

Si sottolinea dunque l’importanza che la Ditta metta in atto tutte le misure mitigative necessarie per limitare quanto più possibile l’impatto delle polveri. Tali mitigazioni sono elencate dal Proponente al par. 6.2.6 dello Studio di impatto atmosferico. Per quanto riguarda le misure di mitigazione quanto esplicitato nel documento 14_PD_5.7_Studio_Imp_Atm_agg_01 a pagina 75 del pdf, andrebbe integrato tenendo conto del seguente elenco, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, poiché si ritiene che una lista abbastanza completa di misure debba contenere quanto segue:

- Impiego di cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento.
- Effettuare operazioni di bagnatura delle piste di cantiere e degli eventuali fronti di scavo, con frequenza da adattare in funzione delle condizioni operative e meteorologiche al fine di garantire un tasso ottimale di umidità del terreno.
- I depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, devono essere protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione devono essere protetti mediante coperture.
- Limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in uscita dalla stessa, in particolare lungo i percorsi sterrati (con valori massimi non superiori a 20 km/h).
- Nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.
- Divieto di combustione all'interno dei cantieri: si rammenta il divieto assoluto disposto dal Testo Unico Ambientale (d.Lgs. 152/06) di combustioni all'aperto in quanto si configura come smaltimento illecito di rifiuti.
- Tenere conto della posizione dei ricettori sensibili nella definizione del layout degli stoccaggi di materiali polverulenti.
- Nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori si preveda posizionamento di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento polveri.
- Negli interventi di scotico/sbancamento: gli strati soggetti a tale attività di rimozione dovranno essere preventivamente umidificate.
- Provvedere al lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici filtranti, nell’intorno dell’uscita dall’area di cantiere, oppure prevedere l’asfaltatura o l’inertizzazione della via d’accesso.
- Per i mezzi operativi si invita ad impiegare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5 per autoveicoli commerciali leggeri e pesanti e STAGE IV per i mezzi di cantiere. Tali livelli qualitativi dovranno essere maggiormente rispettati per progetti situati in aree critiche per la qualità dell’aria (soggette a procedura di infrazione europea).

Oltre alle concentrazioni di ricaduta in corrispondenza dei ricettori sensibili, è necessario riportare anche le mappe di ricaduta di tutti gli inquinanti e indicatori di qualità dell’aria considerati nello studio, seguendo le specifiche riportate al cap. 10 delle sopra citate indicazioni ARPAV.

Considerazioni : si condividono le considerazioni di ARPAV e si propone la seguente condizione ambientale:

Siano integrate le misure di mitigazione previste nella fase di cantiere con almeno le misure elencate di seguito :

- Impiego di cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento. Effettuare operazioni di bagnatura delle piste di cantiere e degli eventuali fronti di scavo, con frequenza da adattare in funzione delle condizioni operative e meteorologiche al fine di garantire un tasso ottimale di umidità del terreno.
- I depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, devono essere protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione devono essere protetti mediante coperture.
- Limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in uscita dalla stessa, in particolare lungo i percorsi sterrati (con valori massimi non superiori a 20 km/h).
- Nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.
- Divieto di combustione all'interno dei cantieri: si rammenta il divieto assoluto disposto dal Testo Unico Ambientale (d.Lgs. 152/06) di combustioni all'aperto in quanto si configura come smaltimento illecito di rifiuti.
- Tenere conto della posizione dei ricettori sensibili nella definizione del layout degli stoccaggi di materiali polverulenti.
- Nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori si preveda posizionamento di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento polveri.
- Negli interventi di scotico/sbancamento: gli strati soggetti a tale attività di rimozione dovranno essere

preventivamente umidificate.

- Provvedere al lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici filtranti, nell'intorno dell'uscita dall'area di cantiere, oppure prevedere l'asfaltatura o l'inertizzazione della via d'accesso.
- Per i mezzi operativi si invita ad impiegare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5 per autoveicoli commerciali leggeri e pesanti e STAGE IV per i mezzi di cantiere. Tali livelli qualitativi dovranno essere maggiormente rispettati per progetti situati in aree critiche per la qualità dell'aria (soggette a procedura di infrazione europea).

MATRICE SUOLO - GEOLOGIA

".... insieme con i documenti aggiornati si chiede di fornire la relazione geologica definitiva con anche i riferimenti alle microzonazioni sismiche dei comuni interessati"

La documentazione progettuale è corredata da una "Relazione geologica preliminare" (documento 09_PD_STR_2.3.1_Relazione Geol) che inquadra il sito in esame dal punto di vista geologico e idrogeologico e ne descrive le principali caratteristiche, anche dagli esiti dei tre sondaggi a carotaggio continuo eseguiti e relative prove in foro e analisi geotecniche di laboratorio e analisi chimiche dei suoli nel primo metro, oltre che dai tre sondaggi sismici MASW.

In questa maniera si è arrivati a dei parametri del terreno e del sito che sono poi stati utilizzati dal progettista nella relazione geotecnica di progetto (08_PD_STR_2.3_Relazione Geot).

Considerazioni :

Proprio perché si tratta di una "Relazione geologica Preliminare" e quindi soggetta ad ulteriori approfondimenti conoscitivi nelle successive fasi di progettazione, si ritiene che sia stata trascurata la documentazione geologica relativa ai comuni interessati dal progetto. Quantomeno un riferimento agli studi geologici a supporto del quadro conoscitivo dei PAT dei singoli comuni ci dovrebbe essere in un documento "preliminare". E lo stesso vale per le Microzonazioni Sismiche Comunali, atteso che tutti i comuni sono dotati di Microzonazione Sismica di livello 1 e 2 (Vidor: livello3). Questo anche perché il sito di progetto appare interessato da due Faglie, almeno potenzialmente Attive e Capaci (linea Bassano-Cornuda e Faglia del Quartier del Piave).

MATRICE SUOLO E TERRE E ROCCE DA SCAVO (come da nota ARPAV):

Di seguito si riportano le osservazioni effettuate sulla documentazione consultata (Relazione gestione terre e materiali - Gen 1.2 - giugno 2024. Rev. 0 - Relazione geologica preliminare - Rel. 23/018 rev. 0.0 del 15/03/24)

La documentazione presentata relativamente alle terre e rocce da scavo è costituita solo dall'elaborato RELAZIONE GESTIONE TERRE E MATERIALI (GEN 1.2) che fornisce indicazioni iniziali e parziali sulla gestione dei materiali da scavo ma anche sugli eventuali rifiuti di cantiere e sull'approvvigionamento di materiali (da cava o da riciclo).

Per quanto attiene strettamente la gestione delle terre e rocce da scavo (TRS), per quanto ricavabile dal documento esaminato (cfr. pag. 4/8), è previsto l'impiego dei volumi scavati in parte per il riempimento degli scavi delle pile e in parte per la realizzazione di rilevati e sottofondi.

Il proponente indica che *"In totale si prevede quindi un esubero di materiale di risulta degli scavi pari a oltre 15.000 mc, da impiegare completamente nell'ambito del cantiere"*.

Il cantiere per volume di scavo (>6000 mc), rientra tra quelli che secondo il DPR 120/2017 devono obbligatoriamente presentare la necessaria documentazione nell'ambito del procedimento di VIA.

Rispetto all'indicazione del completo impiego "in cantiere" si osserva che le possibili fattispecie applicabili sono due a seconda che si configuri un utilizzo "in sito" o "fuori sito", secondo la terminologia adottata dal DPR 120/2017 per la cui interpretazione si rimanda il proponente a quanto riportato dalla Linee Guida SNPA 22/2019 (Linee Guida sull'Applicazione della Disciplina per l'Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, pag. 15) in particolare nel caso in cui sarà necessario l'utilizzo di viabilità pubblica per movimentare le terre.

Per la fattispecie dell'utilizzo **"in sito"** si applica quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2006 che, per le opere assoggettate a VIA (cfr. comma 3), prevede la presentazione di un Piano Preliminare (PP) per il cui contenuto si rimanda alla lettura della norma.

Per l'eventuale fattispecie dell'utilizzo **"fuori sito" come sottoprodotto** si rimanda all'art. 9 del DPR 120/2017 e alla conseguente presentazione di un Piano di Utilizzo (PU) nell'ambito del procedimento VIA, da redigere secondo le indicazioni dell'Allegato 5 al medesimo DPR. Si rammenta in proposito che il PU dovrà contenere gli esiti della caratterizzazione e dovrà essere accompagnato dalla dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000, redatta dal legale rappresentante dell'impresa o dalla persona fisica proponente l'opera, in cui sia attestata la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del DPR 120/2017.

Nel caso in cui le due fattispecie (art. 24 e art. 9) siano entrambe presenti, dovrà essere presentato quanto richiesto in un documento unico in cui siano chiaramente indicati attraverso tabelle, planimetrie e schemi il materiale che verrà gestito in sito ai sensi dell'art. 24 del DPR (completo riutilizzo in sito) e quello gestito come sottoprodotto ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017.

In ogni caso, le analisi di caratterizzazione dovranno essere eseguite secondo quanto indicato dagli allegati 2 e 4 del DPR 120/2017. La caratterizzazione dovrà riguardare tutti i materiali di scavo inclusi eventuali scotici di aree

tecniche funzionali al cantiere.

Si precisa sin d'ora che ai fini di una compiuta caratterizzazione i punti di indagine realizzati sono assolutamente insufficienti; si suggerisce di integrare il set analitico proposto anche con l'aggiunta degli IPA almeno nel tratto a sud fino all'attraversamento del fiume Piave. Per raggiungere gli standard richiesti dall'allegato 2 potranno essere utilizzati anche i 3 sondaggi realizzati nel marzo del 2024 se idonei in termini di set analitico e profondità degli scavi.

Per quanto attiene la gestione dei rifiuti questo argomento andrà trattato in documento autonomo a eccezione delle eventuali terre da scavo gestite come rifiuto (170504/03).

Per quanto riguarda gli approvvigionamenti, analogamente da trattare in documento distinto, si chiede di favorire prioritariamente, per quanto possibile l'utilizzo di materiali da riciclo e terre e rocce da scavo al posto di materiali da cava in un'ottica di economia circolare così come previsto dalle normative europee.

Relativamente al monitoraggio degli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera per quanto riguarda il suolo non si ritiene questa matrice impattata dalla realizzazione dell'opera, escludendo ovviamente il consumo di suolo che l'intervento determinerà, di conseguenza non si ritengono necessarie attività di monitoraggio della matrice in tutte le fasi temporali dell'intervento (AO, CO e PO).

Considerazioni :

La nota ARPAV già illustra quanto presentato e le criticità emerse dall'esame della documentazione. Il tema dovrà pertanto essere approfondito e dettagliato. È richiesta la presentazione del Piano Preliminare o del Piano di Utilizzo a seconda delle fattispecie presenti, come descritto nella nota ARPAV.

Si impone la seguente condizione ambientale:

Terre e rocce da scavo:

Sia presentato in sede di via il piano di utilizzo o, in alternativa il piano preliminare, che contengano più approfondite elaborazioni come indicato dal Arpav:

“Rispetto all'indicazione del completo impiego “in cantiere” si osserva che le possibili fattispecie applicabili sono due a seconda che si configuri un utilizzo “in sito” o “fuori sito”, secondo la terminologia adottata dal DPR 120/2017 per la cui interpretazione si rimanda il proponente a quanto riportato dalla Linee Guida SNPA 22/2019 (Linee Guida sull'Applicazione della Disciplina per l'Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, pag. 15) in particolare nel caso in cui sarà necessario l'utilizzo di viabilità pubblica per movimentare le terre.

Per la fattispecie dell'utilizzo “**in sito**” si applica quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2017 che, per le opere assoggettate a VIA (cfr. comma 3), prevede la presentazione di un Piano Preliminare (PP) per il cui contenuto si rimanda alla lettura della norma.

Per l'eventuale fattispecie **dell'utilizzo “fuori sito” come sottoprodotto** si rimanda all'art. 9 del DPR 120/2017 e alla conseguente presentazione di un Piano di Utilizzo (PU) nell'ambito del procedimento VIA, da redigere secondo le indicazioni dell'Allegato 5 al medesimo DPR. Si rammenta in proposito che il PU dovrà contenere gli esiti della caratterizzazione e dovrà essere accompagnato dalla dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000, redatta dal legale rappresentante dell'impresa o dalla persona fisica proponente l'opera, in cui sia attestata la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del DPR 120/2017. “

Inquinamento luminoso (riferimento al PARERE ARPAV pubblicato nel Sito Web VIA)

La documentazione tecnica relativamente all'aspetto illuminotecnico è presente all'interno dell'elaborato AMB 5.1 “Ambiente Studio di impatto ambientale”, rev. 1.

Le integrazioni presentate dal proponente si ritengono ammissibili per la fase procedimentale preliminare (v. parere Arpav: 25LUM324).

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Si riporta di seguito l'elenco delle osservazioni ricevute, rimandando ai documenti pervenuti una loro integrale lettura.

	Protocollo		Istante	Documenti presentati
	N°	Data		
1	57705	15/10/2025	Balbinot Alberto Legale Rappresentante della ditta Balbinot Antonio S.r.l.	Osservazione (Gruppo A): <i>Richiesta valutazione alternativa progettuale Veneto Strade Spa del 2021</i>
20/10/2025 - AVVISO DI DEPOSITO E AVVIO CONSULTAZIONE DEL PUBBLICO				
2	63452	10/11/2025	Moretto Fiorenzo, Morello Franco, Venturin Alessandro	Osservazione (Gruppo D): <i>Richiesta valutazione alternativa progettuale Veneto Strade Spa del 2021</i>
3	63896	12/11/2025	Pagnan Daniella, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo C): <i>Relazione – Impatto del progetto 2014/2015 sulle località Croce del Gallo – Fornaci Faccinetto.</i>
4	63899	12/11/2025	Paruzzolo Paolo, Vendramin Giorgio	Osservazione (Gruppo A): <i>Interferenza del viadotto del progetto 2014/2015 con il depuratore A.T.S.</i>
5	63904	12/11/2025	Paruzzolo Paolo, Vendramin Giorgio	Osservazione (Gruppo E): <i>Necessità adeguamento del progetto alla normativa sulle piste ciclabili.</i>
6	63910	12/11/2025	Poloniato Luca, Morgan Luigia	Osservazione (Gruppo C): <i>Interferenza del viadotto del progetto 2014/2015 con rete idraulica e viabilità interpoderali.</i>
7	63909	12/11/2025	Rattini Renata, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo B): <i>Carenza nella documentazione fotografica.</i>
8	63898	12/11/2025	Rattini Renata, Vendramin Giorgio	Osservazione (Gruppo A): <i>Interferenza della rotatoria del progetto 2014/2015 sulla sottostante condotta interrata idraulica ENEL.</i>
9	63906	12/11/2025	Venturin Alessandro, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo B): <i>Carenza nella documentazione fotoinserimento e rendering.</i>
10	63911	12/11/2025	Venturin Alessandro, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo C): <i>Impatto della viabilità nel comune di Crocetta del Montello.</i>
11	63835	12/11/2025	Venturin Alessandro, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo A): <i>Impatto progetto 2014-2015 si Beni Culturali e Paesaggio.</i>
12	63792	11/11/2025	Venturin Alessandro, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo D) : <i>Richiesta analisi e valutazione progetto 2014-2015 e progetto Veneto Strade 2021.</i>
13	63788	11/11/2025	Venturin Alessandro, Vendramin Giorgio, Paruzzolo Paolo, Moretto Fiorenzo	Osservazione (Gruppo C): <i>Impatto Ambientale del progetto 2014/2015.</i>
14	64448	14/11/2025	Bedin Giorgio	Osservazione (Gruppo C): <i>Titolo progetto: “Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave</i>

				<i>alla superstrada Pedemontana veneta” nei comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda in provincia di Treviso.</i> <i>Valutazione del progetto definitivo e proposta di una nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla superstrada Pedemontana Veneta” nei comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda in provincia di Treviso.</i>
15	64542	14/11/2025	Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola	Osservazione (Gruppo C): <i>Relazione – Impatto del progetto 2014/2015 sulle località Croce del Gallo – Fornaci Faccinetto.</i>
16	64630	17/11/2025	Venturin Alessandro, Bianchin Aldo	Osservazione (Gruppo D): <i>Criticità Strutturali e idrauliche del progetto 2014/2014.</i>
17	64631	17/11/2025	Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola	Osservazione (Gruppo E): <i>Necessità adeguamento del progetto alla normativa sulle piste ciclabili.</i>
18	64637	17/11/2025	Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola	Osservazione (Gruppo C): <i>Impatto della viabilità nel Comune di Crocetta del Montello</i>
19	64638	17/11/2025	Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola	Osservazione (Gruppo D): <i>Impatto ambientale del progetto 2014/2014.</i>
20	64781	17/11/2025	Bruttocao Paola, Coordinamento “Un ponte per tutti” Capofila FIAB	Osservazione (Gruppo E): <i>Richiesta di inclusione di una pista ciclabile sul tracciato del “Nuovo Ponte di Vidor”.</i>
21	64792	17/11/2025	Buratto Anna Paola, Favaro Bruna, Morgan Luigia, Pagnan Daniella	Osservazione (Gruppo C): <i>Viabilità nel centro di Vidor.</i>
22	64793	17/11/2025	Reginato Remo, Baù Anna Maria	Osservazione (Gruppo C): <i>Relazione – Impatto del progetto 2014/2015 sulle località Croce del Gallo – Fornaci Faccinetto.</i>
23	64794	17/11/2025	Reginato Remo, Baù Anna Maria	Osservazione (Gruppo E): <i>Necessità adeguamento del progetto alla normativa sulle piste ciclabili.</i>
24	64795	17/11/2025	Reginato Remo, Baù Anna Maria	Osservazione (Gruppo C): <i>Impatto della viabilità nel Comune di Crocetta del Montello</i>
25	64797	17/11/2025	Reginato Remo, Baù Anna Maria	Osservazione (Gruppo D): <i>Impatto ambientale del progetto 2014/2014.</i>
26	64798	17/11/2025	Favaro Bruna, Marsura Sergio	Osservazione (Gruppo C): <i>Relazione – Impatto del progetto 2014/2015 sulle località Croce del Gallo – Fornaci Faccinetto.</i>
27	64799	17/11/2025	Favaro Bruna, Marsura Sergio	Osservazione (Gruppo E): <i>Necessità adeguamento del progetto alla normativa sulle piste ciclabili.</i>
28	64800	17/11/2025	Favaro Bruna, Marsura Sergio	Osservazione (Gruppo C): <i>Impatto della viabilità nel Comune di Crocetta del Montello</i>
29	64802	17/11/2025	Favaro Bruna, Marsura Sergio	Osservazione (Gruppo D): <i>Impatto ambientale del progetto 2014/2014.</i>

19/11/2025 – TERMINE PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

30	65673	20/11/2025	Bordin Sergio Legale Rappresentante della ditta Bordin S.r.l.	Osservazione (Gruppo A): Relazione Tecnica
----	-------	------------	--	---

Si ricorda che i testi delle osservazioni sono interamente riportati nel sito WEB VIA della provincia nella pagina dedicata alla quale si potrà accedere con il link sopra riportato.

Le controdeduzioni di Veneto Strade saranno pubblicate nella medesima sezione alla quale si rimanda.

Ai fini dell'esame delle osservazioni, e per evidenziare la valutazione ambientale effettuata, si è ritenuto opportuno accorpare le tematiche e le criticità sollevate dai cittadini nei gruppi descritti di seguito.

GRUPPO A - osservazioni che evidenziano interferenze del progetto, si rinvia a Veneto Strade per le controdeduzioni di competenza.

GRUPPO B - osservazioni che richiedono la produzione di ulteriore documentazione (ad esempio rendering o documentazione fotografica), si rinvia agli Enti competenti coinvolti nel procedimento, ai fini dell'eventuale richiesta di integrazioni documentali per i profili di propria competenza.

GRUPPO C - osservazioni con tematica mista : evidenziano contemporaneamente interferenze del progetto ed evidenziano criticità ambientali per le quali si è ritenuto necessario imporre specifiche condizioni ambientali.

GRUPPO D - osservazioni che richiedono la valutazione delle alternative progettuali.

GRUPPO E - osservazioni che evidenziano la mancanza di progettazione di percorsi ciclabili.

A) Tematica relativa alla valutazione delle interferenze del progetto

Per le osservazioni n. **1, 4, 8, 11, 30** si rinvia a Veneto Strade per le controdeduzioni di competenza in riferimento agli approfondimenti necessari per la risoluzione delle interferenze.

B) Tematica relativa alla richiesta di integrazioni documentali - da valutare in CDS preliminare

Per le osservazioni n. **7 e 9** si rinvia agli Enti competenti coinvolti nel procedimento, ai fini dell'eventuale richiesta di integrazioni documentali per i profili di propria competenza.

C) Tematiche miste relativa alla valutazione delle interferenze del progetto e per le quali si è ritenuto necessario imporre specifiche condizioni ambientali.

Le osservazioni n. **3, 6, 10, 14, 15, 18, 21, 22, 24, 26 e 28** sono accolte con le condizioni ambientali riportate nelle conclusioni e si rinvia a Veneto Strade per le controdeduzioni di competenza in riferimento agli approfondimenti necessari per la risoluzione delle interferenze.

D) Tematica relativa alla valutazione delle alternative progettuali

Le osservazioni n. **2, 12, 13, 16, 19 e 29** sono accolte con la seguente condizione ambientale riportata nelle conclusioni del presente parere

Approfondimento delle alternative progettuali

In sede di Studio di Impatto Ambientale definitivo dovrà essere ulteriormente approfondita l'analisi delle ragionevoli alternative progettuali, comprendendo anche l'alternativa B, secondo i criteri indicati dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020, con particolare riferimento al consumo di suolo, agli impatti sugli habitat e sulle specie tutelate, alle fasi di cantiere e agli orizzonti temporali di realizzazione ed esercizio dell'opera.

E) Tematica relativa alla mancanza di progettazione di percorsi ciclabili

Le osservazioni n. 5, 17, 20, 23 e 27 sono accolte con le seguenti considerazioni sopra descritte :

Rispetto al traffico ciclabile si ritiene opportuno che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile protetta ed adeguatamente raccordata ai percorsi esistenti per poter accogliere in condizioni di sicurezza l'importante volume di mobilità ciclabile. Gli sviluppi anche cicloturistici dell'area non possono non essere accompagnati da interventi a favore della mobilità dolce in ogni nuovo progetto.

Si propone la seguente condizione ambientale anche riportata nelle conclusioni del presente parere:

“rispetto al traffico ciclabile si ritiene opportuno che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile protetta ed adeguatamente raccordata ai percorsi esistenti per poter accogliere in condizioni di sicurezza l'importante volume di mobilità ciclabile.”

Per quanto attiene la componente rumore, richiamando le osservazioni che affrontano questo tema, si specifica quanto segue.

Con riferimento all'inquinamento acustico, si evidenzia come la valutazione di impatto acustico presentata nell'ambito del procedimento, unitamente alle successive integrazioni, abbia dimostrato la conformità della soluzione progettuale proposta ai limiti di immissione previsti dal D.P.R. n. 142/2004, sia nel periodo diurno sia in quello notturno. Gli ulteriori approfondimenti richiesti in relazione all'analisi delle alternative progettuali consentiranno di comprovare l'esistenza di soluzioni in grado di determinare un impatto acustico ulteriormente ridotto, sia in termini di numero di ricettori interessati, sia con riferimento all'entità degli incrementi dei livelli sonori attesi presso gli stessi.

PARERI DEGLI ENTI INTERESSATI

A seguito della nota provinciale, sono pervenuti i seguenti pareri:

Protocollo Ente o Gestore		Ente o Gestore	Oggetto richiesta
N°	Data		
8808	04/10/2024	Comune di Vidor	Segnalazione di un errore progettuale
0027182	17/01/2025	Regione Veneto Area Risorse Finanziarie, Strumentali, ICT ed Enti Locali Direzione Enti Locali, Procedimenti Elettorali e Grandi Eventi	Comunicazioni.
Parere 25LUM007	20/01/2025	ARPAV - Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto Area Tecnica e Gestionale Unità Organizzativa Agenti Fisici Attività Specialistica 2	Parere. MATRICE SUOLO E TERRE E ROCCE DA SCAVO:
0032244	21/01/2025	Regione Veneto Area Tutela e Sicurezza del Territorio - Direzione Foreste, Selvicoltura e Sistemazioni Idraulico Forestali Unità Organizzativa Servizi Forestali - Ufficio di Treviso e Venezia	Parere.
0034497	22/01/2025	Regione Veneto Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici, Demanio Direzione Pianificazione Territoriale	Si chiede di integrare la documentazione.
5089	30/01/2025	PROVINCIA DI TREVISO Visibilità	Richiesta integrazioni
	03/02/2025	AP - Reti Gas	Interferenze: richiesta superamento
	06/02/2025	Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali	Richiesta di integrazione: predispone la verifica di compatibilità idraulica
0064474	06/02/2025	Regione Veneto Area Marketing territoriale, Cultura, Turismo, Agricoltura e Sport Direzione Turismo e Marketing territoriale	Riscontro e comunicazioni.
	06/02/2025	Comune di Vidor	Richiesta integrazioni
4485-P	07/02/2025	Ministero della Cultura Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso	Richiesta integrazioni documentali
0073022	11/02/2025	Regione Veneto Area Tutela e Sicurezza del Territorio Direzione Uffici Territoriali per il Dissesto Idrogeologico Unità Organizzativa Genio Civile Treviso	Riscontro
1682	07/02/2025	Comune di Cornuda	Carenze documentali e richiesta integrazioni
1779	07/02/2025	Comune di Federobba	Richiesta integrazioni
1782	10/02/2025	Comune di Crocetta del Montello	Richiesta integrazioni
5435/23	23/02/2025	Alto Trevigiano Servizi	Nulla osta all'esecuzione delle opere
0294537	17/03/2025	e-distribuzione Grids Italia Area Regionale Veneto - Friuli Venezia Giulia Unità Territ. Treviso - Unità Tecnici 2	Parere preliminare
296643	02/04/2025	ANAS - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane Rete Ferroviaria Italiana SPA Struttura Territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia	Non competenza.
20/10/2025 - AVVISO DI DEPOSITO E AVVIO CONSULTAZIONE DEL PUBBLICO			
580844	20/10/2025	Regione Veneto Area Tutela e Sicurezza del Territorio - Direzione Foreste, Selvicoltura e Sistemazioni Idraulico Forestali Unità Organizzativa Servizi Forestali - Ufficio di Treviso e Venezia	Parere favorevole confermato
	22/10/2025	Regione Veneto Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici, Demanio Direzione Pianificazione Territoriale	Parere preventivo con richiesta integrazioni
	22/10/2025	Snam rete gas S.p.A.	Dichiarazione di NON interferenza
0032461	11/11/2025	Consorzio di Bonifica PLAVE	Parere favorevole con prescrizioni
16214	24/11/2025	Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali	Parere favorevole
19/11/2025 - TERMINE PER LA PRESENTAZIONE DELLE OSSERVAZIONI			
3934	23/01/2026	Comune di Federobba	Parere Conferenza Servizi Preliminare.
4169/2046	26/01/2026	Veneto Strade SpA	Trasmissione controdeduzioni alle osservazioni dei privati
0002265-P	26/01/2026	Ministero della Cultura Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per l'area metropolitana di Venezia e le province di Belluno, Padova e Treviso	Comunicazione in attesa verbale conferenza di servizi
4186	26/01/2026	Comune di Cornuda	Parere Conferenza Servizi Preliminare.
4179	26/01/2026	Comune di Vidor	Parere Conferenza Servizi Preliminare.
	27/01/2026	Comune di Crocetta	Parere Conferenza Servizi Preliminare.

I pareri ricevuti dagli Enti interessati verranno acquisiti e valutati nell'ambito della Conferenza dei Servizi preliminare, fermo restando la competenza dei singoli Enti coinvolti nel procedimento.

CONCLUSIONI E VALUTAZIONE FINALE

PREMESSO quanto sopra descritto e valutato;

VALUTATO attentamente il SIA preliminare e gli elaborati progettuali presentati dal proponente;

PRESO ATTO altresì i pareri pervenuti;

TENUTO CONTO delle osservazioni presentate nel corso del procedimento;

CONSIDERATO che i pareri ricevuti dagli Enti interessati verranno acquisiti e valutati nell'ambito della Conferenza dei Servizi preliminare, fermo restando la competenza dei singoli Enti coinvolti nel procedimento;

CONSIDERATO che i contenuti della documentazione prodotta consentono una valutazione preliminare in ordine alla compatibilità ambientale del progetto;

CONSIDERATO che, secondo le vigenti disposizioni normative in materia di VIA, nell'ambito dell'individuazione della tipologia progettuale all'interno della casistica di cui all'Allegato IV alla Parte II del D.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, l'opera è configurabile come *"Progetto di infrastrutture - strada extraurbana secondaria non compresa nell'Allegato II-bis"*, riconducibile alla tipologia di cui all'Allegato IV, lettera h);

CONSIDERATO che la Società **VENETO STRADE S.p.A.** ha presentato istanza di **procedimento ai sensi dell'art. 26-bis del D.lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016** ai fini del rilascio del **parere preliminare di VIA** di competenza provinciale;

CONSIDERATO che il progetto denominato *"PTR 2009/11 (integrativo) - Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla SPV - interventi in Provincia di Treviso"* interessa il territorio dei Comuni di **Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Vidor (TV)**;

CONSIDERATI i flussi di traffico previsti dal proponente, le dimensioni dell'opera stradale e le relative valutazioni ambientali, con particolare riferimento allo studio delle emissioni in atmosfera, alla valutazione dell'impatto acustico, dell'impatto viabilistico e dell'impatto paesaggistico;

PARERE

Tutto ciò visto e considerato, il Comitato tecnico provinciale VIA, nella seduta del **27 gennaio 2026**, **esprime parere preliminare favorevole al rilascio del giudizio positivo di compatibilità ambientale e di incidenza ambientale** in relazione alla richiesta di realizzazione del progetto *"PTR 2009/11 (integrativo) - Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla SPV - interventi in Provincia di Treviso"*, presentata dalla **VENETO STRADE S.p.A.**, con sede nel Comune di Venezia (VE), via Baseggio n. 5, **subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni ambientali da recepirsi nel progetto e nelle successive fasi autorizzative:**

Valutazione dell'opzione zero

In sede di Studio di Impatto Ambientale definitivo dovrà essere sviluppata una valutazione puntuale dell'"opzione zero", intesa come mancata realizzazione dell'intervento, analizzandone in modo comparativo gli effetti ambientali, territoriali e socio-economici rispetto allo scenario di progetto. Tale valutazione dovrà considerare, in particolare, le ricadute sul sistema della mobilità esistente, sui livelli di traffico, sulle emissioni in atmosfera, sul clima acustico e sulla sicurezza stradale, nonché le implicazioni in termini di consumo di suolo evitato e di tutela delle componenti ambientali e paesaggistiche interessate.

Approfondimento delle alternative progettuali

In sede di Studio di Impatto Ambientale definitivo dovrà essere ulteriormente approfondita l'analisi delle ragionevoli alternative progettuali, comprendendo anche l'alternativa B, secondo i criteri indicati dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020, con particolare riferimento al consumo di suolo, agli impatti sugli habitat e sulle specie tutelate, alle fasi di cantiere e agli orizzonti temporali di realizzazione ed esercizio dell'opera.

Valutazione di Incidenza Ambientale - procedura in deroga

Considerato che la Valutazione di Incidenza Ambientale ha evidenziato la presenza di prevedibili incidenze significative negative sui Siti della Rete Natura 2000 ZPS IT3240023 "Grave del Piave" e ZSC IT3240030 "Grave del Piave - Fiume Soligo - Fosso di Negrizia", il Proponente dovrà attivare, in sede autorizzativa, la procedura di valutazione in deroga (Livello III), ai sensi dell'art. 17 della L.R. 12/2024 e dell'art. 5, commi 9 e 10, del D.P.R. 357/1997, finalizzata alla verifica dell'assenza di soluzioni alternative e all'accertamento della sussistenza di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, nonché alla definizione delle opportune misure di compensazione ambientale.

Le misure di compensazione dovranno essere oggetto di specifica notifica alla Commissione europea, secondo quanto previsto dal Regolamento regionale n. 4/2025.

Impatti cumulativi

Dovrà essere approfondita la valutazione degli impatti cumulativi, mediante la definizione di un ambito territoriale coerente con le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale, corredando l'analisi con idonea documentazione cartografica e descrittiva delle attività esistenti e pianificate, al fine di valutare il cumulo degli effetti sulle diverse componenti ambientali e sui medesimi recettori.

Traffico e mobilità sostenibile

1. il progetto deve prevedere soluzioni volte ad evitare l'aumento del traffico sulla via Erizzo o prevedere significative opere mitigative.
2. rispetto al traffico ciclabile si ritiene opportuno che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile protetta ed adeguatamente raccordata ai percorsi esistenti per poter accogliere in condizioni di sicurezza l'importante volume di mobilità ciclabile.

Terre e rocce da scavo:

Sia presentato in sede di VIA il piano di utilizzo o, in alternativa il piano preliminare, che contengano più approfondite elaborazioni come indicato dal Arpav:

"Rispetto all'indicazione del completo impiego "in cantiere" si osserva che le possibili fattispecie applicabili sono due a seconda che si configuri un utilizzo "in sito" o "fuori sito", secondo la terminologia adottata dal DPR 120/2017 per la cui interpretazione si rimanda il proponente a quanto riportato dalla Linee Guida SNPA 22/2019 (Linee Guida sull'Applicazione della Disciplina per l'Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, pag. 15) in particolare nel caso in cui sarà necessario l'utilizzo di viabilità pubblica per movimentare le terre.

Per la fattispecie dell'utilizzo "**in sito**" si applica quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2017 che, per le opere assoggettate a VIA (cfr. comma 3), prevede la presentazione di un Piano Preliminare (PP) per il cui contenuto si rimanda alla lettura della norma.

Per l'eventuale fattispecie dell'utilizzo "**fuori sito**" come **sottoprodotto** si rimanda all'art. 9 del DPR 120/2017 e alla conseguente presentazione di un Piano di Utilizzo (PU) nell'ambito del procedimento VIA, da redigere secondo le indicazioni dell'Allegato 5 al medesimo DPR. Si rammenta in proposito che il PU dovrà contenere gli esiti della caratterizzazione e dovrà essere accompagnato dalla dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000, redatta dal legale rappresentante dell'impresa o dalla persona fisica proponente l'opera, in cui sia attestata la sussistenza dei requisiti di cui all'art. 4 del DPR 120/2017. "

Matrice atmosfera:

Siano integrate le misure di mitigazione previste nella fase di cantiere con almeno le misure elencate di seguito :

- Impiego di cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento. Effettuare operazioni di bagnatura delle piste di cantiere e degli eventuali fronti di scavo, con frequenza da adattare in funzione delle condizioni operative e meteorologiche al fine di garantire un tasso ottimale di umidità del terreno.
- I depositi di materiale sciolto in cumuli caratterizzati da frequente movimentazione, in caso di vento, devono essere protetti da barriere e umidificati, mentre i depositi con scarsa movimentazione devono essere protetti mediante coperture.
- Limitare la velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in uscita dalla stessa, in particolare lungo i percorsi sterrati (con valori massimi non superiori a 20 km/h).
- Nelle giornate di intensa ventosità (velocità del vento pari o maggiore a 10 m/s) le operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti dovranno essere sospese.
- Divieto di combustione all'interno dei cantieri: si rammenta il divieto assoluto disposto dal Testo Unico

Ambientale (d.Lgs. 152/06) di combustioni all'aperto in quanto si configura come smaltimento illecito di rifiuti.

- Tenere conto della posizione dei recettori sensibili nella definizione del layout degli stoccaggi di materiali polverulenti.
- Nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori si preveda posizionamento di barriere antipolvere mobili, costituite da reti di maglia in polietilene ad alta densità, ad elevato coefficiente di abbattimento polveri.
- Negli interventi di scotico/sbancamento: gli strati soggetti a tale attività di rimozione dovranno essere preventivamente umidificate.
- Provvedere al lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici filtranti, nell'intorno dell'uscita dall'area di cantiere, oppure prevedere l'asfaltatura o l'inertizzazione della via d'accesso.
- Per i mezzi operativi si invita ad impiegare automezzi con standard qualitativo minimo di omologazione EURO 5 per autoveicoli commerciali leggeri e pesanti e STAGE IV per i mezzi di cantiere. Tali livelli qualitativi dovranno essere maggiormente rispettati per progetti situati in aree critiche per la qualità dell'aria (soggette a procedura di infrazione europea).

Interferenza con le reti minori sia di viabilità che rete idrografica:

Si chiede un maggior approfondimento dello studio che preveda la risoluzione delle eventuali interferenze con il progetto esaminato.

Gestione acque meteoriche di piattaforma:

Siano dettagliare le modalità di gestione e trattamento delle acque meteoriche di piattaforma chiarendo l'uso del termine "smaltimento" riportato nello SIA preliminare (ad esempio rif. par. 3.8)

Attività di cantiere per una gestione attenta ad evitare l'inquinamento acque

OPERAZIONI DI LAVORAZIONE IN ALVEO

Le operazioni in alveo potrebbero dare origine all'aumento della torbidità ed alterazioni chimico fisiche nella qualità delle acque, sarebbe pertanto auspicabile che:

- i lavori in alveo siano il più possibile rapidi e concentrati a livello di cronoprogramma;
- siano adottati accorgimenti per ridurre, il più possibile, gli impatti delle lavorazioni sul corpo idrico interessato;
- l'organizzazione del lavoro sia ottimizzata al fine di consentire l'esecuzione di più interventi contemporaneamente;
- siano rispettati i periodi riproduttivi dei pesci e quelli delle migrazioni, eventualmente in parte sovrapponibili, prevedendo le opportune misure di salvaguardia e/o tempestivo ripristino.

Al fine di limitare i potenziali rischi di inquinamento delle acque, sia superficiali che profonde causati, a titolo esemplificativo, da: sversamenti accidentali sui piazzali di lavoro e lungo il percorso, rilascio di solidi sospesi, olii, bentoniti, acqua contaminata da prodotti cementizi derivanti dalle operazioni di lavaggio betoniere e dalle attività di getto, impiego di autobetoniere, per l'approvvigionamento del calcestruzzo, si prescrive che nel progetto esecutivo siano poste in essere tutte le possibili attenzioni e nello Studio di impatto ambientale sia definito un adeguato piano di monitoraggio.

Inoltre, con particolare riferimento all'utilizzo di idrocarburi, nella documentazione aggiornata sia garantita l'adozione di una prassi operativa (procedure o istruzioni operative) scritta ed istruita agli operatori e da mettere in atto nel caso di eventi accidentali (es. sversamenti carburanti o oli lubrificanti), che preveda almeno l'immediata disponibilità di mezzi assorbenti da utilizzare per mitigare gli effetti.

Con riferimento all'impiego di autobetoniere i rischi di possibili inquinamenti potrebbero essere limitati attraverso l'applicazione di opportune procedure quali: lavaggio delle stesse fuori dal sito di cantiere, oppure se svolto in sito venga predisposto apposito impianto di trattamento e depurazione, ...

In riferimento alla fase di cantiere, prevista sia in alveo che nelle zone contermini il corso d'acqua, sia previsto che le miscele cementizie, non contengano acceleranti, additivi o altre sostanze che possano essere liscivate sia in fase di getto che di maturazione, potendosi in tal modo diffondere nell'ambiente. Si anticipa che il Proponente sia nella fase di studio di impatto ambientale che nella fase esecutiva dovrà prevedere che, prima dell'inizio delle lavorazioni, una volta determinato il fornitore ed i materiali utilizzati, siano effettuate, ovvero acquisite se già disponibili, le analisi di questi ultimi al fine di verificare l'assenza delle sostanze inquinanti. Si rappresenta infatti che le sole schede di sicurezza del materiale in utilizzo non danno informazioni sulle sostanze presenti in percentuali minori dell'1% per miscele non pericolose ma con componenti pericolosi o con sostanze PBT/vPvB,

ovvero dello 0,1% in caso di sostanze candidate (SVHC - Substances of Very High Concern sostanze chimiche estremamente preoccupanti per la salute umana e l'ambiente).

RACCOLTA E GESTIONE DELLE ACQUE IN FASE DI CANTIERE

Solo nel caso in cui venissero utilizzate nel cantiere materiali contenenti sostanze pregiudizievoli per l'ambiente e non ne venisse accertata l'assenza attraverso ad esempio da opportune analisi chimiche, il proponente dovrà attuare almeno le seguenti mitigazioni:

1. Con riferimento alle acque meteoriche, sia prodotta documentazione al fine di chiarire le caratteristiche del sistema di depurazione delle acque di cantiere e meteoriche, dilavanti le aree di cantiere, utilizzato durante la fase di corso d'opera, in relazione alle diverse fasi di lavorazione e alle aree sottoposte ad attività, ciò anche alla luce dell'utilizzo dei cementi nella fase di cantiere. Si tenga presente a tal riguardo il riferimento agli artt. 37 e 39 del Piano di Tutela delle Acque.
2. In particolare andranno individuati opportuni sistemi di trattamento, in funzione delle schede di sicurezza e delle analisi dei materiali utilizzati in fase di cantiere: tali sistemi dovranno essere finalizzati alla depurazione delle acque, rispetto ad eventuali sostanze contaminanti presenti nei materiali di lavorazione (in primis sostanze per- e polifluoroalchiliche presenti nei materiali cementizi).
3. Infine, nel caso in cui le terre di risulta entrassero in contatto con materiali cementizi contenenti sostanze per- e polifluoroalchiliche, così come le acque derivanti dalla loro percolazione, esse saranno trattate e gestite come rifiuto. Sia attentamente considerato il sito di stoccaggio che dovrà essere impermeabilizzato sul fondo e non prossimo all'alveo.

**IL PRESIDENTE DEL
COMITATO TECNICO VIA**
Avv. Carlo Rapicavoli

Area Tecnica e Gestionale
Unità Organizzativa Agenti Fisici Attività Specialistica 2

Parere 25LUM324

Data 13/11/25

**Procedura di VIA Preliminare ex art. 26-bis D.Lgs. 152/2006 – VENETO STRADE - Nuova
viabilità SPV. Integrazioni**

Esame documentazione per aspetto illuminotecnico.

Con riferimento al procedimento in oggetto e su richiesta del Dipartimento ARPAV Provinciale di Treviso – U.O. Controlli Ambientali (mail del 23/10/25), è stata esaminata, con riguardo alla L.R. n. 17/09, la documentazione integrativa presentata dal proponente a seguito delle richieste dello scorso marzo.

È stata in particolare valutata la seguente documentazione tecnica trasmessa:

- Elaborato “Quadro di sintesi delle controdeduzioni dei pareri degli enti”, con data settembre 2025;
- Elaborato AMB 5.1 “Ambiente Studio di impatto ambientale”, rev. 1, con data settembre 2025.

Si osserva quanto segue.

Per quanto concerne la richiesta dell'Ente Provincia di Treviso n. 28, di utilizzo di sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K, nell'elaborato “Quadro di sintesi delle controdeduzioni dei pareri degli enti” il proponente riscontra *“In Fase di progettazione esecutiva sarà acquisito il valore di temperatura di colore lasciando inalterato il rendimento e la tipologia corpo”*.

Per quanto concerne le richieste dell'Ente Provincia di Treviso n. 29 e n. 30, relative rispettivamente alla mancanza di classificazione illuminotecnica delle aree da illuminare e ai valori di illuminamento medio eccessivamente elevati forniti dai calcoli illuminotecnici prodotti per le tre rotatorie da illuminare, nell'elaborato “Quadro di sintesi delle controdeduzioni dei pareri degli enti” il proponente riscontra *“Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali”*.

Si ritiene quanto riscontrato dal proponente ammissibile, per la presente fase procedimentale.

Si reputa opportuno prevedere una prescrizione che permetta l'acquisizione e la verifica del progetto illuminotecnico revisionato e integrato come da richieste, nelle successive fasi procedurali/progettuali.

Il Tecnico

Il Dirigente UO Agenti Fisici Attività Specialistica 2

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. Se stampato riproduce in copia l'originale informatico conservato negli archivi informatici ARPAV

Il presente Parere non può essere riprodotto parzialmente, salvo l'approvazione scritta dell'Unità Organizzativa Agenti Fisici Attività Specialistica 2 dell'Area Tecnica e Gestionale di ARPAV.

pag. 1 di 1

Dipartimento Regionale Rischi Tecnologici e Fisici
U.O. Agenti Fisici Attività Specialistica 2

Parere 25RUM463

Data 27/11/2025

Ditta - Veneto Strade S.p.a. - Via C. Baseggio, 5 30174 Mestre-Venezia

Richiedente Dipartimento Provinciale di Treviso U.O. Controlli Ambientali

Procedimento in cui si inserisce il parere

Istanza pre-PAUR ai sensi dell'art. 26 bis del D.Lgs. 152/2006 e dell'art.12 della L.R. 4/2016 e Conferenza preliminare ai sensi della L. 241/1990 - Comuni di Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba, e Vidor.

Documentazione oggetto del parere

È stata trasmessa ed esaminata la seguente documentazione:

- Quadro di sintesi delle controdeduzioni ai pareri degli enti redatto da Aequa Engineering S.r.l.- Settembre 2025 -
- Studio di Impatto Ambientale REV 1 redatto da Aequa Engineering S.r.l. - Settembre 2025
- Valutazione Previsionale di impatto Acustico REV 1 redatto da Aequa Engineering S.r.l.- Settembre 2025

Oggetto dell'istanza

Nuova Viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla superstrada Pedemontana Veneta – comune di Vidor e di Crocetta del Montello – Provincia di Treviso

Considerazioni

Relativamente alle risposte alle richieste 16), 17) e 18) si esprime quanto segue:

16): la risposta è adeguata;

17): al paragrafo 8.1.4 del SIA è prevista la realizzazione di barriere, tuttavia, come già si era potuto osservare nei documenti *05_PD_VIA_2.0_Relazione_barriere_stradali* e *13_PD_VIA_2.6_Relazione_tecnica_barriere_fonoassorbenti*, risulta evidente che nel tratto centrale del ponte, corrispondente alla posizione H1 precedentemente individuata in prossimità del fiume, tali barriere non sono previste. Ciò è ulteriormente confermato dalle mappe isolivello calcolate per lo scenario di progetto (figure 8.1 e 8.2 della valutazione previsionale di impatto acustico), dalle quali è evidente l'assenza di abbattimento acustico dei livelli sonori prodotti dall'infrastruttura. Si fa inoltre presente che

al di fuori di fasce di pertinenza l'infrastruttura stradale concorre ai livelli di immissione della classe acustica pertanto, nell'ambito della Golenà, i limiti da rispettare saranno quelli della I. Nel documento non è fornita chiara evidenza dei livelli sonori prodotti all'esterno delle fasce, nei grafici delle curve isolivello infatti non è rappresentata in pianta la fascia di pertinenza stradale.

Per questi motivi si ritiene non siano stati forniti esaurienti chiarimenti all'osservazione formulata nel precedente parere ARPAV.

18): la risposta è adeguata.

Conclusioni

Per quanto sopra riportato, nella documentazione presentata non sono proposte idonee ed efficaci soluzioni finalizzate alla tutela dell'ambiente acustico della Golenà del Piave, come richiesto nel precedente parere ARPAV.

I Tecnici

Il Dirigente

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.Lgs 82/2005. Se stampato riproduce in copia l'originale informatico conservato negli archivi informatici ARPAV

Il presente Parere non può essere riprodotto parzialmente, salvo l'approvazione scritta dell'Unità Organizzativa Agenti Fisici Specialistica 2 dell'Area Tecnica Gestionale di ARPAV.