

INFORMAZIONI AMBIENTALI

Aspetti ambientali dell'esercizio autostradale

S.p.A. Autovie Venete, nell'ambito della realizzazione e gestione delle tratte autostradali in concessione, si è posta degli obiettivi di miglioramento degli aspetti ambientali, che fungono da riferimento per la Società, i collaboratori, le imprese e i dipendenti.

La riduzione dell'impronta ambientale nella fase di progettazione e realizzazione di nuove opere nel concreto si esplica con:

- la previsione di sistemi di protezione delle acque dagli inquinanti derivanti dall'esercizio autostradale;
- l'adozione di tecnologie con più contenuto consumo energetico e dotate di sistemi di controllo prestazionale;
- la ricerca del reimpiego dei materiali derivanti dal rifacimento delle opere e della limitazione dei rifiuti non recuperabili prodotti dai lavori;
- l'abbattimento delle emissioni acustiche, mediante opere di protezione e contenimento e mediante la scelta di materiali maggiormente prestazionali;
- la riduzione dell'impatto delle emissioni di CO₂ mediante la piantumazione delle aree adiacenti l'autostrada e la progettazione di impianti di informazione all'Utenza finalizzati al miglioramento della fluidità del traffico (minor consumi ed emissioni dei veicoli).

La riduzione dell'impronta ambientale nella fase di esercizio nel concreto si esplica con:

- il controllo periodico dell'uso delle risorse idriche e della tenuta degli impianti, mirato alla riduzione dei consumi;
- la razionalizzazione del consumo energetico mediante il miglioramento prestazionale energetico degli edifici esistenti, l'utilizzo di tecnologia ad alto rendimento e l'adozione di sistemi di monitoraggio e comparazione prestazionale;
- la limitazione dei rifiuti prodotti dalla propria attività, con avvio preferenziale degli stessi a recupero;
- il contenimento delle emissioni acustiche, mediante periodiche campagne di misura, utilizzo asfalti drenanti (e fonoassorbenti), risanamento acustico;
- la riduzione dell'impatto delle emissioni di CO₂ mediante l'incentivazione della fluidità del traffico (minor consumi ed emissioni dei veicoli), anche mediante sistemi informativi.

STATO DELL'AMBIENTE

Monitoraggi ambientali

S.p.a. Autovie venete nell'ambito dei lavori della realizzazione della Terza Corsia della A4 nei tratti in concessione e per tramite del Commissario Delegato all'emergenza ha eseguito il monitoraggio ambientale presso i siti interessati ai lavori.

Gli obiettivi principali delle attività di monitoraggio consistono nel controllo e nella quantificazione delle variazioni dello stato di qualità dei sistemi ambientali, rispetto allo stato preesistente alla realizzazione dell'opera; tali variazioni, già contemplate nelle previsioni d'impatto in fase di VIA/SIA, sono confrontate con predeterminate soglie di allarme, specifiche per ciascuna matrice ambientale.

L'attività di controllo è stata realizzata con misurazioni, a cadenza periodica o in maniera continuativa, su prefissati parametri biologici, chimici e fisici che caratterizzano le diverse componenti ambientali atte all'identificazione di potenziali impatti dannosi prodotti sull'Ambiente dalla realizzazione dell'infrastruttura progettata e successivamente, con l'entrata in esercizio dell'infrastruttura, verificare l'efficacia delle misure di mitigazione adottate per la risoluzione di impatti residui.

Il sistema di monitoraggio nelle fasi di costruzione dell'opera garantisce, altresì, l'intervento tempestivo nel caso vengano identificate eventuali criticità ambientali prodotte da specifiche lavorazioni di cantiere con l'attuazione di idonee azioni correttive da applicare; in questo modo è possibile non solo arginare gli impatti sull'ambiente, ma anche migliorare la qualità dell'Ambiente rispetto allo stato preesistente.

Al fine di perseguire i suddetti obiettivi, il monitoraggio ambientale è articolato secondo tre fasi temporali:

- ante operam (AO), che consiste nella definizione dello "scenario ambientale" di partenza su cui ha inciso l'opera con una completa descrizione, quindi, dello stato ambientale di riferimento su cui è stata valutata la sostenibilità dell'opera stessa; è rispetto allo stato di AO che sono state verificate le variazioni che possono verificarsi durante la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura;
- corso d'opera (CO), fase in cui è stata monitorata l'evoluzione degli indicatori ambientali rispetto ai valori iniziali/riferimento rilevati in fase di AO; l'obiettivo è verificare che le eventuali variazioni indotte dall'opera sull'ambiente circostante siano transitorie e non superino le soglie prefissate, sia a livello normativo che in termini di obiettivi di qualità indicati dagli enti di controllo ambientale; nel caso ciò si sia verificato la conduzione dei lavori è stata modificata affinché sia possibile in modo tempestivo riportare i parametri critici in una situazione di tolleranza dell'impatto in essere e contestualmente sono adottati sistemi di mitigazione tali da ripristinare le condizioni di rispetto delle norme ambientali;
- post operam (PO), fase delle attività la cui finalità è di verificare nel periodo d'esercizio del nuovo assetto infrastrutturale, a breve e a lungo termine, che tutti i parametri ambientali siano caratterizzati da valori compatibili con i limiti previsti e che tutti i sistemi di mitigazione/miglioramento degli impatti sulla qualità ambientale siano operativi ed efficienti; inoltre i controlli in questa fase di monitoraggio sono atti alla verifica che le eventuali criticità temporanee rilevate durante la costruzione dell'opera siano rientrate al di sotto dei valori limite previsti e che le eventuali modificazioni permanenti degli stati ambientali siano compatibili e coerenti con lo stato di AO.

Le componenti che sono state analizzate dal Piano di monitoraggio Ambientale sono:

- ambiente idrico superficiale;
- ambiente idrico sotterraneo;
- suolo e sottosuolo;
- atmosfera;
- rumore;
- vibrazioni;
- componenti biotiche - vegetazione, flora e fauna;
- paesaggio.

Ulteriori attività di monitoraggio riguardano la potabilità delle acque prelevate a da pozzi e utilizzate per il consumo umano.

FATTORI INQUINANTI

Gestione dei rifiuti lungo la rete autostradale

S.p.a. Autovie Venete è concessionaria autostradale delle seguenti tratte e relative bretelle e pertinenze:

- Autostrada A4 dal Km 451+828 (Nodo A4-A28) al Km 125+869 (Svincolo di Sistiana), relativi svincoli e relative bretelle;
- Autostrada A23 dal Km 0+000 (Nodo A4-A23) al Km 18+551, relativi svincoli e relative bretelle;
- Autostrada A28 dal Km 0+000 (Nodo A4-A28) al Km 49+489, relativi svincoli e relative bretelle;
- Autostrada A34 dal Km 0+000 (Nodo A4-A34) al Km 16+993, relativi svincoli e relative bretelle di collegamento;
- Autostrada A57 dal Km 16+161 al Km 26+661, relativi svincoli e relative bretelle di collegamento;

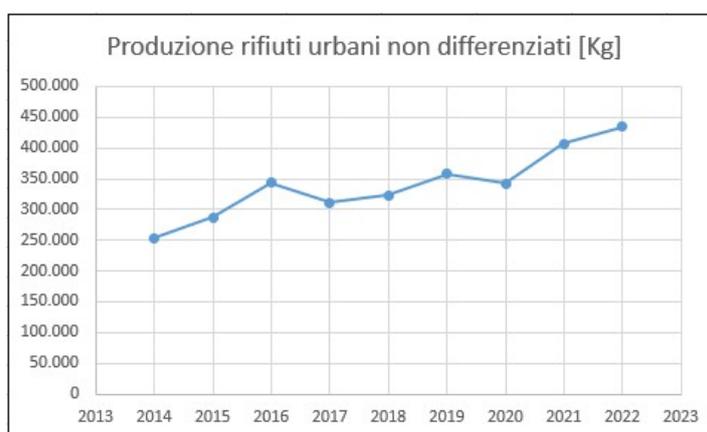
Dette tratte sono caratterizzate dalla produzione di rifiuti da parte dell’utenza in transito, la cui rimozione si rende necessaria per garantire le condizioni di igiene e sicurezza e la tutela dell’ambiente.

Anche nel corso del triennio 2020-2021-2022, in analogia con il triennio precedente, la Società ha registrato costanti aumenti del quantitativo di rifiuti raccolti presso le pertinenze autostradali: in particolar modo lungo la A28, Portogruaro – Conegliano e lungo la A34 Villesse – Gorizia permane fortemente l’abbandono di rifiuti di origine domestica, mentre lungo la A4 nel tratto Venezia Est – San Donà di Piave e Portogruaro – Redipuglia l’abbandono avviene prevalentemente in modo diffuso e a terra da parte degli Utenti.

I rifiuti oggetto della raccolta, identificabili per tipologia e per provenienza come CER 20.03.01 e CER 20.03.07, sono rinvenuti non solo all’interno dei cestini portarifiuti installati presso le piazzole di sosta in emergenza, ma anche a terra e lungo le scarpate autostradali. Dall’analisi del contenuto dei cestini si rende evidente la provenienza in prevalenza (per quantità) urbana dei rifiuti, generati non dall’utenza autostradale, ma da attività di tipo domestico. Si osservano nel contempo progressivi abbandoni di rifiuti pericolosi e non nei pressi delle piazzole di sosta in emergenza; questi ultimi rifiuti non rientrano tra le tipologie di rifiuto oggetto del presente appalto.

Si riepiloga l’andamento nel tempo dei quantitativi di rifiuti urbani non differenziati raccolti lungo l’autostrada:

ANNO	Kg
2014	254.000
2015	287.000
2016	343.000
2017	311.000
2018	323.000
2019	358.000
2020 (1)	342.000
2021	407.200
2022	434.538



S.p.a. Autovie Venete, al fine di garantire la tutela dell’ambiente, contrastare tali comportamenti e limitare il danno economico provocato, si è adoperata fin dal 2009 nell’adozione di provvedimenti di contenimento di problematiche ambientali e provvedimenti di prevenzione. Tra i primi si è ricorso al

¹ Calo significativo della produzione rifiuti in relazione alle misure di contenimento del COVID-19

raddoppio del giro di raccolta settimanale dei rifiuti dalle piazzole di sosta in emergenza lungo diverse tratte, all'aumento della frequenza della raccolta di rifiuti dalle scarpate autostradali. Tra i provvedimenti di tipo preventivo si è invece provveduto a incrementare la frequenza dei pattugliamenti da parte del personale della Società, a segnalare mediante media la problematica in atto, a implementare i punti di videosorveglianza, a segnalare i comportamenti dell'utenza alle Autorità preposte alla vigilanza. Pur mantenendo l'attenzione sulla prevenzione del fenomeno, la Società a partire dal mese di giugno 2022 ha implementato ulteriormente le operazioni di raccolta, prevedendo la doppia raccolta settimanale su tutte le tratte, prevedendo un aumento delle superfici da coprirsi nell'arco di ciascun intervento.

Oltre alle considerazioni ambientali e di igiene pubblica di facile connessione rispetto al fenomeno dell'abbandono rifiuti, vi è un aspetto tecnico ulteriore da considerarsi: dal 2014 a oggi S.p.a. Autovie Venete ha realizzato in A4 ulteriori (100) impianti di trattamento acque meteoriche di prima pioggia oltre a quelli precedentemente in esercizio; seppur presenti punti di intercettazione di rifiuti in galleggiamento nelle caditoie e nei fossi, si rendono comunque necessari periodici interventi di sgrigliatura e di rimozione del rifiuto accumulatosi, affinché per tracimazione tali rifiuti non giungano agli impianti di trattamento, con conseguenti potenziali intasamenti di condotte e/o filtri. L'onere di risoluzione di tali problemi d'intasamento è da evitarsi sia per il gravame economico connesso, sia nell'interesse di ridurre il rischio derivante dal dover operare all'interno di spazi confinati, quali sono gli impianti di sedimentazione e disoleazione. A tal fine a partire dal mese di giugno 2022 sono state effettuate operazioni di raccolta, rifiuti all'interno dei fossi, oltre che sulle scarpate in generale.

In relazione all'esercizio autostradale (comprensivo delle attività di manutenzione) si ha la produzione di rifiuti, di tipo assimilabile all'urbano per quanto concerne gli uffici e di tipo speciale per quanto concerne le attività di manutenzione dell'infrastruttura e delle attrezzature. I rifiuti maggiormente prodotti sono quelli connessi all'attività manutentiva; di essi, a titolo esemplificativo, vi sono quelli derivanti dalle attività di:

- pulizia delle strade, delle reti e degli impianti di trattamento acque meteoriche;
- ripristino barriere di sicurezza incidentate;
- manutenzione delle aree a verde;
- rimozione di rifiuti abbandonati.

Tra i rifiuti prodotti vi sono alcuni che, a prescindere dalla classificazione in pericolosi o non pericolosi, assumono la qualifica di merci soggette all'applicazione della normativa ADR, da cui la necessità che i soggetti incaricati del trasporto dispongano della capacità tecnica e organizzativa per la gestione di tali rifiuti.

Le attività di gestione rifiuti sopra descritte necessitano in ogni caso di iscrizione all'Albo Nazionale Gestori Ambientali nelle opportune categorie e classi, così come previsto dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i..

S.p.a. Autovie Venete, pur essendo iscritta in Albo Gestori Ambientali in Categoria 1, 5 e 2 bis, non dispone della specifica organizzazione e qualifica tecnica e strumentale per l'esecuzione in completa autonomia di tutte le attività di gestione rifiuti, motivo per il quale si rende necessario rivolgersi al mercato per l'individuazione di taluni operatori economici strutturati e abilitati per l'esecuzione di specifiche attività ricorrenti, quali a titolo esemplificativo la raccolta e il trasporto ricorrente dei rifiuti, le attività di spurgo e di bonifica ambientale.

In relazione all'ampiezza della rete autostradale e alla tipologia di prestazioni richieste, in generale è stato valutato opportuno adottare prioritariamente una suddivisione degli appalti in lotti funzionali, ritenendola ottimizzata in termini economici e funzionali sulla base delle esigenze della Società ai sensi dell'art. 51, comma 1 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i.

In merito alla quantificazione dei rifiuti prodotti dalla Società, si riportano i seguenti dati, inerenti l'anno 2022:

- circa 435.000 Kg di rifiuti generati dall'Utenza o da questa abbandonati;

- circa 1.185.000 Kg di rifiuti derivanti da manutenzioni/dismissioni.

In merito alla destinazione dei rifiuti prodotti dalla Società, si riportano i seguenti dati, inerenti l'anno 2022:

- circa 1.503.000 Kg di rifiuti avviati a recupero (compresa messa in riserva);
- circa 117.000 Kg di rifiuti avviati a distruzione (per lo più rifiuti pulizia impianti trattamento acque).

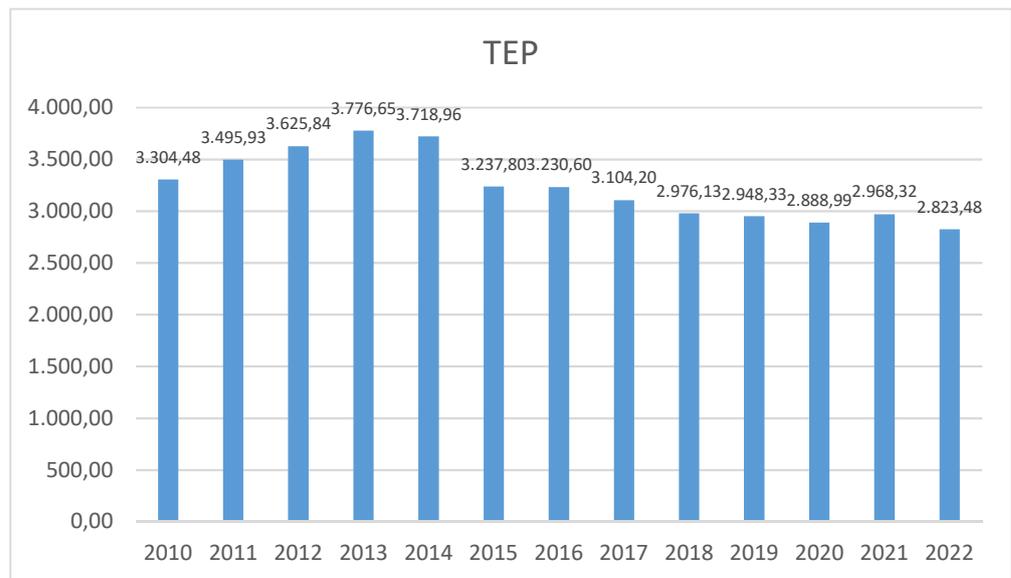
Seppur le nuove opere realizzate per l'ampliamento a Terza Corsia della A4 (comprese quelle di mitigazione ambientale), in quanto appena ultimate, non necessitano di manutenzioni straordinarie, le stesse comporteranno però inevitabilmente un aumento dei rifiuti generati dalle manutenzioni ordinarie. Inoltre, osservata la sempre più diffusa pratica di abbandono di rifiuti in autostrada e attesa una crescita dei flussi di traffico, si prevede per il futuro un incremento del quantitativo dei rifiuti generati dall'Utenza.

Energia e ambiente

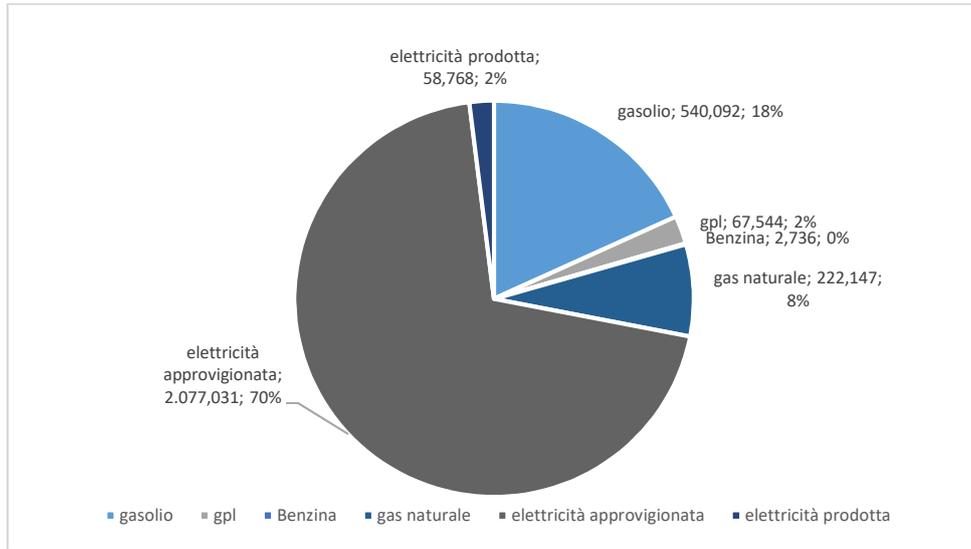
Per quanto riguarda l'aspetto energetico S.p.A. Autovie Venete è molto attenta all'utilizzo delle risorse energetiche al fine di contenere il più possibile il consumo delle stesse con conseguente beneficio ambientale (Co2).

Si riporta in seguito l'andamento dei consumi della Società in Tep (tonnellate di petrolio equivalente) negli ultimi 12 anni:

	TEP
2010	3.304,48
2011	3.495,93
2012	3.625,84
2013	3.776,65
2014	3.718,96
2015	3.237,80
2016	3.230,60
2017	3.104,20
2018	2.976,13
2019	2.948,33
2020	2.888,99
2021	2.968,32
2022	2.823,48



Tep per vettore energetico



Va segnalato che nonostante l'aumento dei punti di fornitura di energia elettrica necessari al funzionamento degli impianti di trattamento delle acque meteoriche nei nuovi tratti autostradali in costruzione l'andamento dei Tep Anni è decrescente.

Per quanto riguarda gli impianti di illuminazione degli svincoli e bretelle di competenza bisogna segnalare che quelli di nuova realizzazione prevedono l'utilizzo di luci a led, mentre gli impianti "vecchi" vengono modificati in base a un preciso programma d'intervento.

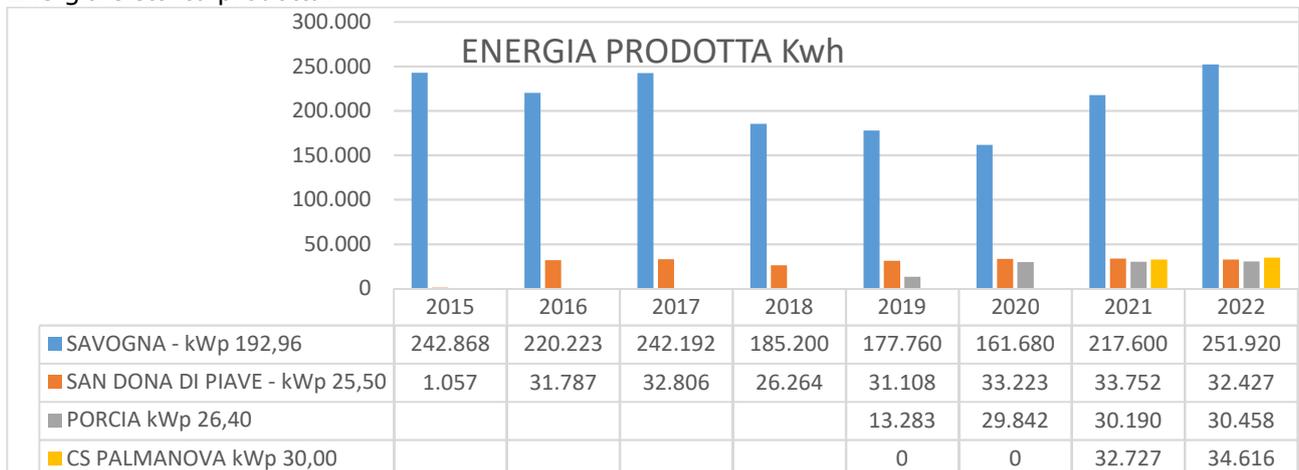
Fotovoltaico

Tutte le colonnine SOS sono alimentate da un impianto fotovoltaico.

Per quanto riguarda l'energia da fonti rinnovabili si segnalano i seguenti impianti fotovoltaici:

- Savogna d'Isonzo: 200 kW;
- San Donà di Piave: 28,5 kW;
- Centro Servizi di Porcia; 26,4kW;
- Centro Servizi di Palmanova; 30kW;

Energia elettrica prodotta:



MISURE INCIDENTI SULL'AMBIENTE E RELATIVE ANALISI DI IMPATTO

Sistemi di gestione e ambiente

La Società S.p.A. Autovie Venete risulta essere certificata secondo la norma ISO 14001 (Ambiente) dal 2012, inizialmente con campo di applicazione ridotto alla sola progettazione di infrastrutture stradali, e dal 2013 con campo di applicazione completo, ovvero comprensivo di tutti i processi aziendali e di tutti i siti operativi e sotto il controllo della Organizzazione.

Attualmente il Sistema di gestione Ambientale risulta integrato con gli altri schemi certificativi sviluppati e mantenuti attivi dalla Società, ovvero la ISO 9001, la ISO 45001 e la ISO 39001.

Oltre a quanto strettamente previsto dalle norme stesse, l'Organizzazione si è dotata di numerose procedure, manuali ed istruzioni tecniche per la gestione sia dei processi che delle attività aventi impatti ambientali significativi.

Ogni sito aziendale viene analizzato secondo l'ottica "ambientale" al fine di identificare i fattori interni ed esterni del contesto che possono influenzare o che possono essere influenzati dalle attività e dagli impianti del sito stesso. I fattori/aspetti ambientali sono così individuati, e sulla base di 5 ambiti di impatto, vengono classificati in significativi/non significativi. Gli aspetti ambientali significativi, associati ai processi aziendali, sono quindi oggetto di valutazione di rischio/opportunità ed eventualmente gestiti secondo piani di miglioramento e controllo, ovvero attraverso la definizione di obiettivi operativi che devono essere sviluppati e raggiunti al fine di abbassare il rischio o realizzare l'opportunità.

Con continuità l'Organizzazione sottopone i propri processi a audit interni ambientali, al fine di verificare non solo il rispetto della normativa cogente, ma anche le opportunità di miglioramento ed eventuali scostamenti alle norme e regole interne. Tali audit vengono effettuati anche alle imprese terze, che a fronte di specifici affidamenti, operano all'interno degli ambiti della Società.

Annualmente, in occasione del riesame della Direzione vengono analizzate le performance ambientali della intera organizzazione, nonché l'andamento dei consumi di risorse, definendo sulla base degli stessi obiettivi di miglioramento orientati alla riduzione dei consumi delle risorse stesse e la prevenzione dell'inquinamento.

MISURE A PROTEZIONE DELL'AMBIENTE E RELATIVE ANALISI DI IMPATTO

Impianti di trattamento delle acque di prima pioggia

Attualmente sono in esercizio 276 impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, distribuiti lungo le tratte autostradali di competenza e funzionalmente progettati per la captazione d'inquinanti eventualmente presenti sulla superficie della carreggiata autostradale.

Gli impianti sono dislocati presso le seguenti tratte autostradali:

Autostrada	Dal km	Al km	numero
A57	16+900	19+300	9
A4	407+000	424+000	22
A4	Stazioni autostradali		15
A28	35+00	48+400	97
A4	Lotto 2 sub-lotto 1 – in costruzione		

A4	461+000	485+400	48
A4	485+400	492+550	19
A4	Ponti Torre e Isonzo		4
A23	Stazione di Udine sud		1
A23	Sottopasso via Verdi Basaldella		1
A34	0+200	16+993	56
TOTALE			276

Tali impianti prevedono in tutti i casi da una fase di sedimentazione delle sabbie e delle particelle in sospensione e da una fase di separazione eventuali oli. Negli impianti di più recente costruzione (A34 e A4 Terza Corsia) è inoltre prevista una fase di fitodepurazione, operata attraverso il passaggio delle acque o all'interno di letti drenanti e specificamente piantumati o all'interno di stagni umidi in cui dimorano piante palustri.

Nei casi in cui vi sono necessità di regimentazione idraulica dei picchi di portata in corso di eventi meteorici, sono stati predisposti sistemi di laminazione della piena, utilizzando come volumi di laminazione sia direttamente i fossi autostradali, sia specifici bacini di accumulo e successivo lento rilascio.

Questi impianti vengono costantemente monitorati e sono oggetto d'interventi di manutenzione (verifiche funzionamento quadri elettrici, pompe, valvole, e sensori, controlli tenute idrauliche...) e pulizia (aspirazione sedimenti, rimozione rifiuti, sfalci). Tra i controlli di funzionalità vi sono anche prelievi periodici a campione delle acque in ingresso e in uscita dell'impianto e successiva analisi di laboratorio per verificare il soddisfacimento dei parametri chimico-fisici attesi.

S.p.a. Autovie Venete effettua le manutenzioni mediante personale specificamente dedicato e, per le attività di pulizia e rimozione fanghi ed emulsioni o per ammodernamenti e ripristini di particolare complessità, mediante l'ausilio di Operatori Economici esterni.

Anche al fine di prevenire il precoce intasamento dei filtri o il più celere riempimento dei vani di deposito sedimenti, S.p.A. Autovie Venete effettua periodici interventi di spazzolatura meccanizzata del nastro autostradale e, all'occorrenza, di pulizia delle condotte di adduzione; tali attività, oltre a rimuovere l'eventuale apporto di inquinanti negli impianti di trattamento acque, riducono il trascinarsi aereo degli inquinanti stessi sotto forma di polveri sottili.

Tutti gli impianti realizzati dal 2008 in poi (A28, A34 ed in A4 sul tratto della terza corsia) sono inoltre dotati di sistema di monitoraggio della funzionalità e, in parte, di telecontrollo da remoto: tale sistema trasmette in tempo reale, utilizzando la rete telematica aziendale, i dati relativi al funzionamento delle singole componenti degli impianti.

In caso di particolari eventi incidentali che possano comportare lo sversamento d'ingenti quantità di sostanze pericolose in carreggiata, è possibile effettuare sezionamenti delle linee di deflusso delle acque meteoriche, confinando l'inquinante nelle condotte stesse o all'interno degli impianti di trattamento.

Sono attualmente in fase di realizzazione ulteriori impianti a servizio della A4 nei tratti interessati dall'allargamento a Terza Corsia e in ulteriori tratti in cui è stata valutata opportuna l'installazione.

Attività di messa in sicurezza in emergenza ambientale e di bonifica

In caso di eventi incidentali che comportino sversamenti di sostanze pericolose, la Società, in continuità con le scelte adottate in passato e a fronte degli ottimi risultati conseguiti, si avvale di un sistema organizzativo interno e di Operatori Economici esterni per garantire un servizio continuativo di pronto

intervento ecologico per la messa in sicurezza in emergenza delle matrici ambientali terreno e acqua a seguito di potenziale contaminazione.

La Società garantisce in brevissimo tempo l'intervento del proprio personale per l'esecuzione dei piccoli interventi di contenimento di materie pericolose (generalmente carburanti e idrocarburi) e comunque nell'arco di circa 1,5 ore l'intervento di contenimento della fonte di potenziale inquinamento e di ripristino ambientale, agendo, nell'interesse dell'ambiente e del patrimonio, in qualità di soggetto volontario e non responsabile della potenziale contaminazione.

Storicamente l'organizzazione del servizio ha permesso di concludere i procedimenti ambientali avviati nella larga maggioranza dei casi già con la messa in sicurezza in emergenza; in subordine la quasi totalità delle procedure ambientali residuali si è risolta mediante la verifica del rispetto dei parametri ambientali desunti dall'analisi di rischio sito specifica.

L'apertura del "Passante di Mestre" prima e il progressivo allargamento a Terza Corsia della A4 poi hanno comportato una drastica riduzione dei blocchi del traffico, con conseguente riduzione degli incidenti gravi: ciò ha comportato nel tempo una minore necessità di interventi ambientali in emergenza; tuttavia permangono comunque eventi incidentali con sversamento di sostanze pericolose.

Nel corso degli anni vi sono stati diversi eventi che hanno richiesto l'avvio di una procedura di messa in sicurezza ambientale/bonifica ai sensi del D.Lgs. 152/2006:

DATA	AUTOST.	km	DESCRIZIONE	ESITO PROCEDIMENTO AMBIENTALE
13/09/2014	A4	73+230 Ovest (vecchia chilometrica)	Sversamento di circa 250 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione del suolo e delle acque superficiali	Concluso con MISE
14/15/2016	A4	450+200 Ovest	Sversamento di circa 600 litri di gasolio a seguito di incidente tra autoarticolati con fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione delle acque superficiali	Effettuata MISE; richiesta agli enti definizione Soggetto Responsabile; mancata attivazione Soggetto Responsabile; procedimento aperto
24/10/2016	A4	457+310 Ovest	Sversamento di circa 120 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione delle acque superficiali	Effettuata MISE e concluso con ADR
07/11/2016	A4	521+350 Ovest	Sversamento di circa 5300 litri di gasolio a seguito di incidente tra autoarticolati con potenziale contaminazione del suolo	Effettuata MISE (con recupero 90% prodotto sversato); subentro pronto intervento ecologico convenzionato con autotrasportatore; chiusura con POB
27/11/2016	A4	480+730 Est	Sversamento di circa 300 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di pullman con potenziale contaminazione delle acque superficiali e del suolo	Concluso con MISE
24/05/2018	A4	436+550 Ovest	Sversamento di circa 250 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione delle acque superficiali e del suolo	Effettuata MISE; subentro Soggetto Responsabile; approvata ADR, in fase di monitoraggio
05/06/2018	A4	495+400 Ovest	Sversamento di circa 40,000 litri di gasolio a seguito di incidente tra autoarticolati con potenziale contaminazione del suolo	Effettuata MISE; subentro Soggetto Responsabile; concluso con ADR,
06/02/2019	A4	456+200 Ovest	Sversamento di circa 300 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione delle acque superficiali e del suolo	Concluso con MISE
07/08/2019	A4	429+550 Ovest	Sversamento di circa 200 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione delle acque superficiali	Concluso con MISE

23/09/2019	A4	436+700 Ovest	Sversamento di circa 600 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autoarticolato con potenziale contaminazione del suolo	Effettuata MISE; richiesta agli enti definizione Soggetto Responsabile; mancata attivazione Soggetto Responsabile; procedimento aperto
03/06/2020	A4	476+000 Ovest	Sversamento di circa 300 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali e del suolo	Concluso con MISE
09/10/2020	A4	460+600 Est	Sversamento di circa 300 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali e del suolo	Concluso con MISE
08/04/2021	A4	514+700 Ovest	Sversamento di circa 200 litri di gasolio a seguito di fuoriuscita di autotreno con potenziale contaminazione del suolo	Concluso con MISE
03/05/2021	A4	450+650 Est	Sversamento di circa 100 litri di gasolio a seguito di incidente di autotreno con potenziale contaminazione delle acque superficiali	Concluso con MISE
04/05/2021	A4	461+600 Ovest	Sversamento di circa 300 litri di gasolio a seguito di incidente di autotreno con potenziale contaminazione del suolo e delle acque superficiali	Concluso con MISE
03/03/2022	A4	427+500 Ovest	Sversamento di circa 200 litri di gasolio a seguito di incidente di autocarro con potenziale contaminazione del suolo	Concluso con MISE
21/05/2022	A4	491+900 Ovest	Sversamento di circa 600 litri di gasolio a seguito di incidente di autoarticolato con potenziale contaminazione del suolo	Concluso con MISE
17/06/2022	A4	499+300 Est	Sversamento di circa 800 litri di gasolio a seguito di incidente di autoarticolato con potenziale contaminazione del suolo	Effettuata MISE; richiesta agli enti definizione Soggetto Responsabile; mancata attivazione Soggetto Responsabile; procedimento aperto
24/12/2022	A23	3+150 Nord	Sversamento di circa 150 litri di gasolio a seguito di incidente di autoarticolato con potenziale contaminazione del suolo	Effettuata MISE; richiesta agli enti definizione Soggetto Responsabile; mancata attivazione Soggetto Responsabile; procedimento aperto

S.p.a. Autovie Venete monitora gli iter amministrativi ambientali ancora in essere riguardanti le contaminazioni del suolo e delle acque riscontrati presso alcune Aree di Servizio e che vedono la Società coinvolta in qualità di soggetto interessato nelle conferenze di servizi.

Barriere fonoassorbenti

S.p.a. Autovie Venete all'interno della propria rete in concessione ha realizzato diversi chilometri di barriere fonoassorbenti e ha utilizzato per la pavimentazione l'asfalto drenante con caratteristiche di fonoassorbenza al fine di limitare il più possibile l'incidenza del rumore del traffico autostradale rispetto al contesto ambientale su cui incide l'autostrada.

Autostrada	tratta	Lunghezza autostradale (Km)	pavimentazione drenante/ fonoassorbente (Km)	barriere antirumore realizzate (Km)
A57	Tangenziale di Mestre	10,5	17,147	6,418
A4	Mestre-Trieste	115,4	183,200	22,214

A23	Palmanova-Udine	18,5	34,568	3,254
A28	Portogruaro-Conegliano	48,8	95,976	7,173
A34	Villesse - Gorizia	17,0	34,300	5,310
		210,2	365,2	44,4

L'installazione delle barriere antirumore e dell'asfalto drenante è prevista anche nei costruendi nuovi lotti per l'allargamento a tre corsie della sede viabile dell'autostrada A4.

RELAZIONI SULL'ATTUAZIONE DELLA LEGISLAZIONE

Nell'ambito della progettazione e realizzazione di nuove opere, tra i recepimenti della legislazione in essere riguardanti l'infrastruttura autostradale, si segnalano:

- l'esecuzione di valutazioni di impatto ambientale (D.Lgs. 152/2006 riguardo i progetti che possono avere impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale)
- l'osservanza delle prescrizioni relative alla tutela delle acque e all'invarianza idraulica ai sensi del D.Lgs. 152/2006, D.P.Reg 74/2018 regione Friuli Venezia Giulia e D.G.R.V. 107/09 regione Veneto.
- l'attuazione del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, ai sensi della L. 134/12;

Nell'ambito dell'esercizio autostradale, tra gli adempimenti periodici inerenti il campo ambientale derivanti da prescrizioni legislative, si segnalano:

- la verifica dei campi elettromagnetici connessi alle infrastrutture di ponte radio in isofrequenza, ai sensi del D.Lgs 81/08 Legge 36 del 22/02/2001;
- l'invio annuale della dichiarazione sui rifiuti prodotti e gestiti in corso d'anno (MUD), ai sensi del D.Lgs. 152/06;
- la trasmissione agli Enti competenti dei volumi di emungimento acqua da pozzi autorizzati, ai sensi del D.Lgs. 152/06;
- l'effettuazione delle manutenzioni periodiche degli impianti e, laddove previsto, delle analisi chimiche, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni allo scarico delle acque in essere, ai sensi del D.Lgs 152/06;
- l'elaborazione e la trasmissione della relazione energetica, ai sensi della L. 10/91;

Sempre nell'ambito dell'esercizio autostradale, a titolo non di soggetto obbligato, ma interessato e non responsabile, si segnala:

- l'avvio e conclusione iter di messa in sicurezza ambientale, con eventuali conclusioni dell'iter mediante analisi di rischio o progetti di bonifica, a seguito di incidenti con sversamenti di sostanze pericolose.

STATO DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA UMANA

S.p.A. Autovie Venete nell'ambito delle sue competenze effettua periodiche misurazioni sullo stato dell'ambiente di lavoro dei propri dipendenti al fine di escludere le possibilità di eventuali esposizioni dei lavoratori ad agenti inquinanti e per preservare la loro salute e sicurezza.

Le campagne di monitoraggio ambientale con relative analisi vengono effettuate da laboratori certificati con pluriennale esperienza sia nell'ambito dei campionamenti ambientali che delle determinazioni analitiche.

Scopo delle indagini è quello di valutare la contaminazione ambientale legata all'attività lavorativa svolta nell'ambito di indagini periodiche mirate alla valutazione dell'esposizione professionale degli operatori ad agenti chimici, rumore, vibrazioni ecc...

I monitoraggi riguardano sia campionamenti personali che ambientali per la misura degli agenti di rischio cui potenzialmente possono esser esposti gli operatori.

La programmazione delle indagini, con la definizione dei parametri da determinare, delle posizioni/mansioni da monitorare e del numero di misure, viene decisa dal Servizio di Prevenzione e Protezione Aziendale.

Per la valutazione dell'esposizione personale vengono utilizzati campionatori attivi e passivi che, indossati dagli operatori, sono in grado di prelevare gli agenti di rischio e di seguire gli operatori in tutti i loro spostamenti.

I risultati delle indagini vengono valutati per confronto con i Valori Limite di Soglia (TLV) Enti governativi riconosciuti a livello internazionale e per alcuni agenti chimici normati dalla Legislazione Italiana sono stati considerati anche Valori Limite previsti dal D.Lgs. n° 81/2008 e s.m.i..