



Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III - Valutazione Impatto Ambientale di Infrastrutture,
Opere Civili ed Impianti Industriali

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-2005-0030057 del 24/11/2005

Roma.....

Al Commissario
delegato per l'emergenza
socio - economica - sanitaria
della viabilità di Mestre
Ing. Silvano Vernizzi
Viale Sansovino, 5
30173 Mestre (VE)

Protocollo N:

Pratica N:

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Progetto definitivo "Autostrada A4 - Variante di Mestre -
Il Passante Autostradale".**

E' pervenuta in data 07/11/05 al prot. DSA-2005-28241 la nota della Commissione Speciale VIA, che ad ogni buon fine si allega in copia, con la quale sono stati trasmessi gli esiti delle verifiche di cui all'art. 20 del D. Lgs. 190/02 relative al progetto definitivo in oggetto.

In merito a quanto disposto dall'art. 20, comma 4 lettera a) del citato D.Lgs. 190/02 si comunica che la Commissione Speciale VIA ha ritenuto che "il Progetto Definitivo non è sensibilmente diverso da quello preliminare per il quale è stato emesso il decreto di compatibilità ambientale", mentre per quanto riguardo la verifica di cui all'art. 20 comma 4 lettera b) la Commissione Speciale VIA ha ritenuto "verificata l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità" di cui alla Delibera CIPE n. 80 del 07/11/03, dettando ulteriori prescrizioni da ottemperare in fase di progettazione esecutiva, in quanto alcune delle prescrizioni, dettate in fase di approvazione del progetto preliminare e ottemperate nella fase definitiva, impongono ulteriori sviluppi nella fase della progettazione esecutiva.

Si precisa, infine, che il progetto esecutivo, adeguato con il recepimento delle prescrizioni di cui alla Deliberazione CIPE e di quanto deriva dal parere di verifica di ottemperanza in questione ed approvato dal "soggetto competente" ai sensi dell'art. 9, comma 3, lettera b) del D.Lgs 190/02, dovrà successivamente essere formalmente trasmesso alla scrivente Direzione affinché lo stesso possa costituire l'elemento di riferimento ufficiale per le dovute verifiche sulla corretta realizzazione del progetto, così come previsto dall'art. 20 del D. Lgs 190/02 e s.m.i. e dall'art. 2 del DPCM 20/09/05.

Il Direttore della Divisione III
(D. Raffaele Ventresca)

me



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di
Valutazione d'Impatto Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Commissione Speciale VIA

nrof. CSVIA - 2005 - 0001237 del 03/11/2005



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2005 - 0028241 del 07/11/2005

Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Via C. Colombo, 44
00147 Roma
c.a. Dott. Raffaele Ventresca

Pratica N. CSVIA-VP 2005/04

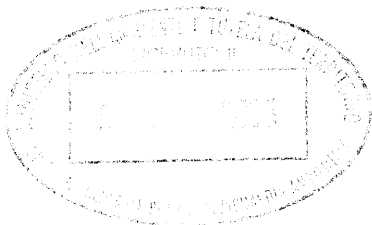
Rif. Mittente:

OGGETTO: Progetto definitivo: "Autostrada A4 - Variante di Mestre - Il Passante Autostradale".

Per i seguiti di competenza, si comunica che la Commissione Speciale VIA, nella seduta plenaria tenutasi in data 6 settembre 2005, ha approvato il documento, che si allega in copia, concernente la Verifica di Ottemperanza relativamente al progetto: "Autostrada A4 - Variante di Mestre - Il Passante Autostradale", indicato in oggetto.

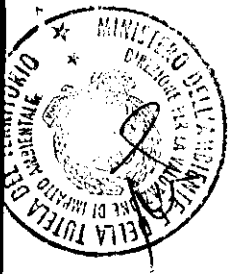
Il predetto documento è costituito da:

- Parere della Commissione Speciale VIA sul progetto definitivo;
- Quadro di sintesi della rispondenza del progetto definitivo alla Del. Cipe del 20/04/2004.



All: c.s

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Verifica di Ottemperanza

Progetto Definitivo

“AUTOSTRADA A4 - VARIANTE DI MESTRE - IL PASSANTE AUTOSTRADALE”

Proponente: **Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale
della viabilità di Mestre**

1. Premessa Amministrativa

In data 16 settembre 2003, la Commissione **CSVIA** approvava, condizionandolo all'osservanza delle prescrizioni di cui al *Parere di Compatibilità ambientale*, il progetto preliminare *AUTOSTRADA A4 : Variante di Mestre - Il Passante Autostradale*,

In data 07 novembre 2003, veniva emessa con la Deliberazione CIPE n. 80, successivamente modificata con Delibera n. 6 del 03 febbraio 2004, l'approvazione condizionata all'osservanza delle prescrizioni di cui all'*Addendum* accluso alla delibera;

In data 25 febbraio 2005 la Div.III, con nota prot. n. DSA/2005/04887 acquisita alla Commissione SVIA con prot. n. CSVIA/0274 del 01 marzo 2005, ha trasmesso copia del progetto definitivo relativo all'opera "Autostrada A4 - Variante di Mestre - Il Passante autostradale" su supporto informatico;


La **documentazione**, approvata con Decreto n. 12 del 20 settembre 2004 dal "Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre", è stata inviata alla CSVIA al fine di espletare l'attività prevista dall'art. 20 comma 4 del D. Lgs: 190/02 per la verifica di ottemperanza del progetto alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e la verifica ai sensi dell'art. 20 comma 5 del decreto medesimo, circa la congruità fra il progetto preliminare e quello definitivo;

In data 09 marzo 2005 il Presidente della CSVIA, con nota prot. n. CSVIA/2005/0312, ha notificato la nomina del Gruppo Verificatore composta dai seguenti Commissari: Prof. A. Mantovani (R), Ing. P. Berna, Ing. C. Lamberti;

In data 09 marzo 2005, con nota prot. n. CSVIA/2005/0310, il presidente della CSVIA ha comunicato l'avvio della procedura di Verifica di ottemperanza, invitando il Gruppo Istruttore, composto dall'Arch. F. Luccichenti (R), Ing. R. Napoli, e dal referente del Gruppo Verificatore, Prof. A. Mantovani, a predisporre un documento ai sensi dell'art. 2 punto 1, lett. D del D.P.C.M. 16 dicembre 2003, da sottoporre alla approvazione della Assemblea Plenaria entro i termini previsti;

In data 15 marzo 2005, la Div.III ha completato la trasmissione della documentazione progettuale definitiva relativa all'opera con l'invio della copia cartacea e la citata Deliberazione CIPE n. 80 del 07 novembre 2003, successivamente modificata con Delibera n. 6 del 03 febbraio 2004, documentazioni acquisite alla Commissione SVIA con nota prot. n. CSVIA/0342;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Pe', 'M. S.', 'Pup', 'M. M.', and others.]



Richiami Sintetici sull'Opera

Il progetto definitivo del Passante autostradale di Mestre segue il preliminare redatto dalle Società Concessionarie (aggiornando ed integrando il progetto definitivo del 1998 - Regione Veneto), esaminato ai sensi del D.Lgs. 190/2002 (infrastrutture strategiche) dalla Commissione Speciale VIA, Parere positivo ma condizionato all'Ottemperanza di una serie di prescrizioni, e al definitivo Parere positivo del CIPE, che, accogliendo le Prescrizioni citate della CSVIA, dal Ministero dei Beni Culturali e ulteriori prescrizioni proprie, autorizzava l'iter realizzativo del progetto in data 11 Novembre 2003.

Il progetto preliminare ha poi subito un primo aggiornamento degli elaborati di progetto prima della fase di presentazione per approvazione del CIPE, per il recepimento diretto di alcune prescrizioni della Commissione VIA, per poi giungere all'emissione finale del progetto Definitivo, datato ottobre 2003, a seguito delle prescrizioni allegate all'approvazione del CIPE; .

Il tracciato di progetto proposto per la verifica è dunque caratterizzato dai seguenti dati tecnici:

- Lunghezza complessiva del tracciato pari a Km 32.350
- N° 8 tratti in trincea coperta per uno sviluppo complessivo di 1.815 m. (La galleria più lunga presenta uno sviluppo di 445 m, mentre la più corta è di 35 m).
- N° 8 tratti in trincea (compresa quella coperta) per uno sviluppo complessivo di 9.504 m, di cui il tratto più lungo, in corrispondenza di Rossignago, è pari a circa 1.840 m;
- N° n. 4 viadotti: 2 posti in corrispondenza dei caselli di Spinea e Preganziol, 1 sulla ferrovia Mestre - Castelfranco e 1 sull'area SIC (Ex-Cave di Salzano) della Fornace per complessivi 1'523 m;
- N° 15 attraversamenti fluviali con ponti a singola campata di luci comprese tra 25 m e 35 m e tombotti scatolari;
- N° 13 sovrappassi della sede autostradale;
- N° 18 sottopassi della sede autostradale;
- N° 3 attraversamenti ciclo pedonali indipendenti;
- N° 3 opere a sifone dei corsi d'acqua, sul Zerzenigo e 2 sul Lusore;
- N° 3 caselli intermedi (Spinea, Martellago e Casale/Preganziol);
- N° 3 nuove barriere a Dolo, Mogliano e Quarto d'Altino necessarie per lo spostamento delle rispettive barriere esistenti di Villabona, Mogliano e Quarto d'Altino;
- N° 3 interconnessioni con la rete autostradale, le due terminali con l'A4 e l'intermedia con l'A27;

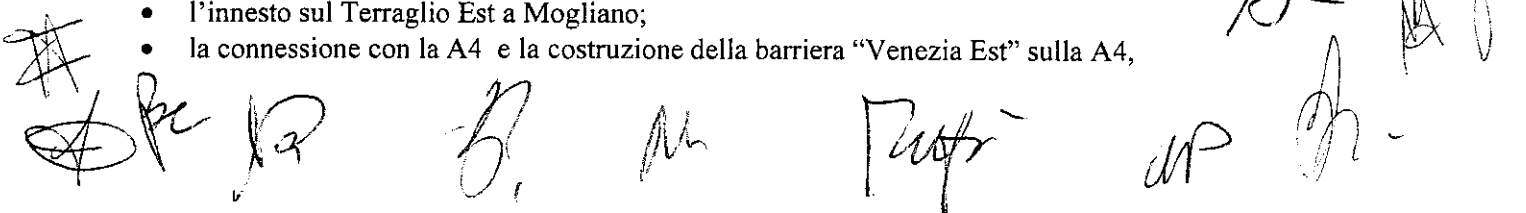
Il dimensionamento è stato effettuato considerando una velocità di progetto di 110/140 km/h, livellette con pendenze longitudinali massime del 2,4 %, raccordi concavi con raggio minimo di 10.000 metri e convessi con raggio di 20.000-38.000 metri.

I tempi di realizzazione previsti nel progetto sono:

- Progettazioni e autorizzazioni: 2002-2004;
- Costruzione delle Opere: 2004-2007;
- Anno entrata in esercizio: 2008.

I punti salienti del progetto, procedendo da ovest verso est, sono in sintesi :

- la connessione con la A4, in corrispondenza del casello di Dolo e la costruzione della barriera "Venezia Ovest" sulla A4, con un complesso sistema di svincoli ed una nuova rotatoria;
- la deviazione dello Scolo Volpin e l'attraversamento della località Vetrego;
- l'attraversamento dello Scolo Lusore ed il sovrappasso del canale Taglio;
- il casello di Spinea, località Crea;
- l'attraversamento in Viadotto del SIC di Salzano;
- il casello di Martellago con l'inserimento di una nuova rotatoria;
- la realizzazione della "Variante di Villa Combi"
- l'attraversamento del Terraglio;
- il casello di Preganziol con una nuova rotatoria;
- l'innesto sul Terraglio Est a Mogliano;
- la connessione con la A4 e la costruzione della barriera "Venezia Est" sulla A4,



Mentre dal punto di vista ambientale le problematiche più significative hanno riguardato :

- Attraversamento di sistemi idrici profondi (impermeabilizzazioni, drenaggi, ecc)
- Difesa dal possibile inquinamento legato all'infiltrazione delle acque di piattaforma nelle falde.
- Mitigazioni sui corpi idrici superficiali intersecati (regimazioni, protezioni spondali, ecc)
- Presidi idraulici per il trattamento delle acque di piattaforma :
 - la captazione delle acque contaminate della piattaforma stradale
 - la segregazione dei liquidi che possono essere sversati in piattaforma in caso d'incidente
 - il recapito delle acque bianche
- Mitigazioni acustiche
 - barriere fonoassorbenti,
 - impianto di quinte arboreo/arbustive
- Criteri guida e tipologie di interventi di inserimento ambientale e paesaggistico (restauro ambientale, interventi di ingegneria naturalistica)
- Interventi atti a riconvertire e recuperare gli ambiti degradati per la creazione di :
 - nuovi biotopi e, quindi, nuove biocenosi che possano compensare la perdita di quelli perduti
 - valorizzare i segni del paesaggio antropico che testimoniano la storia della sua evoluzione.

E, con particolare riguardo ai SIC di Salzano e Martellago, le misure compensative specifiche (corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua Rio Storto e fiume Marzenego).

3. Analisi delle Soluzioni Progettuali

Il Gruppo Istruttore composto da :

- Arch Franco Luccichenti (Referente)
- Prof. Ing. Rodolfo A. Napoli

integrato dal Gruppo Istruttore per la verifica di attuazione costituito

- Prof. Antonio Mantovani (Referente)

Avendo già esaminato il progetto preliminare *AUTOSTRADA A4 : Variante di Mestre - Il Passante Autostradale* (sul quale è stato emesso il *Parere di Compatibilità ambientale CSVIA del 24.09.03*) e l'attuale progetto definitivo, completato con gli elaborati consegnati :

1. in data 13.06.2005 acquisiti con prot. *CSVIA/658 del 14.06.2005*
2. in data 11.07.2005 acquisiti con prot. *CSVIA/751 del 12.07.2005*
3. in data 15.07.2005 acquisiti con prot. *CSVIA/789 del 25.07.2005*
4. in data 29.07.2005 acquisiti con prot. *CSVIA/812 del 29.07.2005,*

ha verificato l'adozione nel progetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE n°80 del 07.11.2003 e all'Addendum CIPE del 03.02.2004, svolgendo le considerazioni esposte nel quadro sintetico.

4. Considerazioni sul confronto tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo

Il progetto definitivo presentato costituisce il coerente sviluppo del progetto preliminare di cui ai paragrafi precedenti, su cui si evidenziano alcune variazioni di dettaglio (Area di Villa Combi, Area del SIC Ex-cave di Salzano, Galleria di Vetrego) direttamente discendenti dall'esecuzione delle prescrizioni di cui al citato *Parere CIPE*.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA, LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA DEL PROGETTO DELL'OPERA ALLE PRESCRIZIONI DI CUI ALLA DELIBERA CIPE,

PARERE CHE

- il Progetto Definitivo non è sensibilmente diverso da quello preliminare per il quale è stato emesso il decreto di compatibilità ambientale.

- è verificata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale di cui alla citata Delibera CIPE. Si intende che alcune delle prescrizioni impartite in sede preliminare, e ottemperate nel progetto Definitivo, impongono ulteriori sviluppi nella fase esecutiva; il progetto Esecutivo dovrà quindi :

1. Completare la campagna di indagini geognostiche ed archeologiche
2. Redigere, sul tracciato denominato "Variante di Villa Combi", elaborati di dettaglio riguardanti gli interventi di demolizione totale e/o parziale degli edifici, documentando progettualmente ogni possibile intervento volto a minimizzare gli impatti sugli insediamenti interferiti.
3. Verificare, relativamente alla "Galleria di Vetrego, che l'effettiva lunghezza dell'intervento sia coerente con quella concordata nel protocollo di intesa con le amministrazioni interessate e che il progetto esecutivo sia compatibile con gli interventi di RFI.

4. Dettagliare il Piano di Cantierizzazione dell'opera precisando :

Il bilancio della movimentazione dei materiali indicando :

- I quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo e di demolizione
- I quantitativi dei materiali di approvvigionamento
- I quantitativi dei materiali di riutilizzo
- Il Piano di Deposito temporaneo e le aree di stoccaggio definitivo per lo smaltimento degli esuberi, indicando le modalità di conservazione della coltre vegetale nel caso se ne preveda il riutilizzo;
- La ricognizione aggiornata dei siti di cava, anche con riferimento alle disposizioni dei Piani cave provinciali, dettagliando l'effettiva disponibilità dei materiali nei siti di cava proposti

Il piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, con i dettagli operativi di questa attività in termini di :

- Percorsi impegnati;
- Tipo di mezzi;
- Volume di traffico;
- Percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
- Eventuali percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
- Messa in evidenza delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

La verifica dell'impatto dovuto al rumore dei macchinari fissi e delle lavorazioni effettuate dai cantieri.

5. Completare la progettazione esecutiva verificando la necessità, o meno, di utilizzo di stabilizzazione delle piste con leganti o altre alternative (stabilizzazione con materiali granulari).

6. Verificare la localizzazione e la effettiva consistenza delle fasce tampone in relazione alla loro distribuzione lungo il tracciato, e la valorizzazione delle aree di reliquato.

7. Allegare la documentazione a livello di Progetto Esecutivo delle barriere antirumore a verde e delle mitigazioni con siepi alberate previste, verificate puntualmente secondo quanto esposto sul Decreto di approvazione del Progetto definitivo da parte del Commissario per l'Emergenza Socio Economica Ambientale della viabilità di Mestre, prevedendo tavoli di confronto con le autorità territoriali, sia nella trattazione grafica che nella definizione delle scelte tipologiche e progettuali.

8. Allegare il progetto esecutivo (sviluppato in concessione dal Consorzio di Bonifica del Lusore) della Nuova Botte a Sifone sullo scolo Lusore, nonché del Piano di Bonifica dello stesso sino al Brenta. In relazione all'attraversamento del canale Taglio la soluzione esecutiva dovrà essere coerente con il Protocollo di Intesa tra i Sindaci interessati e il Proponente. L'eventuale sovrappasso del Taglio dovrà consistere in un'opera, in accordo con le autorità locali, che coniughi la necessità di minimizzare (oltre agli altri aspetti ambientali) l'impatto visivo con un intervento che si armonizzi con un'opera di oltre 400 anni d'età.

9. Integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale in relazione ai seguenti aspetti :

- a) Presentare un cronoprogramma dettagliato che riporti il coordinamento delle attività di monitoraggio ambientale con quelle della costruzione dell'opera. Dovrà essere indicata, inoltre, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, la precisa programmazione delle attività di raccolta, elaborazione e

restituzione delle informazioni del monitoraggio ambientale.

- b) Per le componenti Atmosfera e Rumore dovranno essere considerati i ricettori sensibili eventualmente presenti lungo gli itinerari da/per i siti di approvvigionamento/discarica dei materiali di costruzione., definiti nel piano di cantierizzazione.
- c) Per il monitoraggio della qualità dell'aria dovrà essere dettagliato il piano delle attività, esplicitando in particolare per la fase AnteOperam, al fine di caratterizzare l'area d'intervento, i dati storici e la bibliografia disponibile. Dovranno essere esplicitati i criteri di scelta dei punti di monitoraggio, i parametri e le modalità di monitoraggio. Per ciascun ricettore dovranno essere indicate le attività di monitoraggio svolte o in corso di svolgimento, o previste.

Per la fase di costruzione si dovranno considerare i ricettori sensibili individuati nello studio definitivo della cantierizzazione.

- d) Per Rifiuti, Rocce e Terre da Scavo dovrà essere dettagliato il programma delle attività di monitoraggio.
- e) Per la componente Vegetazione, il PMA dovrà contenere un apposito capitolo relativo alle attività di controllo e verifica della realizzazione ed efficacia degli interventi a verde.
- f) Per la componente Paesaggio nella successiva fase di verifica dell'attuazione, saranno concordate con il Gruppo di Commissari verificatori, le modalità di controllo da indirizzare su parametri e fattori ritenuti maggiormente significativi per il contesto paesaggistico di riferimento.
- g) Approfondire ed esplicitare le fasi relative alla restituzione dei dati di monitoraggio secondo lo schema indicato dalle Linee Guida, ovvero:
- simulazioni e comparazioni;
 - restituzione tematiche;
 - informazione ai cittadini, che non potranno essere effettuate attraverso il software proposto, ma necessiteranno di ulteriori interfacce a più ampio spettro di applicazione.
- h) Per quanto attiene la cartografia, dovrà essere posta maggiore cura nella visualizzazione del progetto, dei temi di base del territorio, delle previsioni del SIA oltre alle analisi tematiche delle componenti ambientali previste e misurate.

10. Adottare e sviluppare nel progetto esecutivo, relativamente alla Variante Ex-Cave di Salzano, la soluzione, identificata con la lettera C sulla documentazione integrativa al Progetto Definitivo, inviata alla CSVIA nel Luglio 2005, che ottempera la prescrizione CIPE n° 15 relativa al progetto preliminare. Dovrà essere prodotta la rielaborazione progettuale delle carte delle zonizzazioni acustiche e la progettazione delle barriere antirumore, lungo tutto il tracciato di variante, ferma restando l'osservanza di tutti i limiti di cui al DPR. 142/2004.

11. Dettagliare, dal punto di vista dell'inserimento Architettonico-paesaggistico, soluzioni progettuali più armoniose per opere d'arte, barriere antirumore a verde e mitigazioni con siepi alberate.

Il controllo sull'esatto adempimento dei contenuti delle prescrizioni di cui al citato decreto di compatibilità ambientale, oltre che di quanto deriva dal presente parere di verifica di ottemperanza, verrà svolto dalla Commissione Speciale VIA.

Roma li ... 6... Settembre 2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente) <i>Beagone</i>
Prof. Ing. Alberto FANTINI <i>Alberto Fantini</i>
Ing. Claudio LAMBERTI <i>CLM</i>
Dott. Vittorio AMADIO ASSENTE
Ing. Pietro BERNA <i>P. Berna</i>
Arch. Eduardo BRUNO <i>Eduardo Bruno</i>
Dott. Massimo BUONERBA ASSENTE
Ing. Giuseppe CARLINO <i>Giuseppe Carlino</i>

NR

an

St

Muzi

MP



Avv. Flavio FASANO	<i>[Signature]</i>
Arch. Franco LUCCICHENTI	<i>[Signature]</i>
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	<i>[Signature]</i>
Prof. Antonio MANTOVANI	<i>[Signature]</i>
Avv. Stefano MARGIOTTA	<i>[Signature]</i>
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	<i>[Signature]</i>
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	<i>[Signature]</i>
Ing. Alberto PACIFICO	<i>[Signature]</i>
Prof. Ing. Monica PASCA	<i>[Signature]</i>
Ing. Giovanni PIZZO	<i>[Signature]</i>
Ing. Pier Lodovico RUPI	<i>[Signature]</i>



La presente copia fotostatica composta di N°6..(sei)..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li ...07...11...2005.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
COMMISSIONE SPECIALE PER LA
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
Il Segretario

[Signature]



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Verifica di Ottemperanza
(art. 20, comma 4, D.Lgs. 20.08.2002 n. 190)

**Quadro di sintesi della rispondenza del Progetto Definitivo
alle Del. CIPE del 07.11.2003 n° 80 (G.U. 01.03.2004, n. 50)
e Del. CIPE 06.03.2004 n° 6 (G.U. 04.05.2004, n°103)**

Progetto Definitivo

“AUTOSTRADA A4 - VARIANTE DI MESTRE - IL PASSANTE AUTOSTRADALE”

Proponente:

Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre

Gruppo Istruttore : Arch Franco Luccichenti (Referente)
Prof. Ing. Rodolfo A. Napoli

Prof. Antonio Mantovani (Referente Gruppo Verificatore)

Parte I – Schema riepilogativo della rispondenza del Progetto Definitivo alle Prescrizioni con provenienza da Addendum alla Del. CIPE.

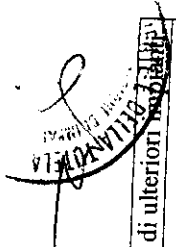
CSVia	CIPE	Prescrizione	Commento	Documenti di riferimento	Esito verifica
	N° sub				
Beni Cult.	0	Fase di stesura del Definitivo : Prima della fase progettuale definitiva dell'opera si dovrà procedere, con oneri complessivi a carico del proponente e Direzione scientifica affidata alla Soprintendenza archeologica del Veneto, a: esecuzione di specifica ricerca storica archivistica sull'area;	Le attività richieste sono state affidate al Consorzio Venezia Ricerche	PG-RG-02 e PG-RG-03	Recepito
	0.1				
	0.2	estensione di relazione da analisi aerofotointerpretativa o da satellite per ricostruzione del quadro ecosistemico e paleogeografico;	Le attività richieste sono state affidate al Consorzio Venezia Ricerche	PG-RG-02 e PG-RG-03	Recepito
	0.3	esecuzione di campagna di carotaggi continui, con prelievo di campioni indisturbati, mirati ad integrare i dati archeologici dell'area e i dati paleografici (numero e lunghezza delle carote da concordare con la Soprintendenza);	Sono state avviate le campagne di indagine.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Recepito ma non completato entro la fase del definitivo. Subordinato alla prescrizione n° 1. Da verificare in fase di attuazione.
	0.4	assistenza archeologica specialistica alle opere anche di movimento di terra con onere complessivo delle indagini e dell'assistenza a carico del proponente l'opera e Direzione Scientifica a carico della Soprintendenza;	Da effettuare in fase attuativa	PG-RG-02 e PG-RG-03	Recepito. Da verificare in fase di attuazione
		Il progetto definitivo deve:			
(2)	1	prevedere lo spostamento del tracciato rispetto alla Villa Fapanni Combi così come da elaborati riportati nello Studio di Impatto Ambientale da parte dell'Ente proponente con la denominazione "Variante Villa Combi" al punto 1.8.5;	La prescrizione è stata rispettata, il tracciato corrisponde a quello presentato. Sono presenti però problematiche di demolizione di alcuni edifici (sia residenziali che produttivi) esistenti (pizzeria, capannone artigianale); interferisce inoltre con piano lottizzazione approvato). In corso di attuazione dovrà essere eseguita l'analisi puntuale degli interventi	DVD_1\02 - Studi e indagini\2.8 Studio di inserimento urbanistico SI036P-PD-IU-PL-01	Ottemperato. Subordinato alla prescrizione n° 2. La verifica di attuazione dovrà controllare le singole soluzioni puntuali, adottando tutte le possibili attenzioni a minimizzare gli impatti sugli insediamenti interferenti.
Beni Cult.	2	prevedere, in corrispondenza del Cancellone monumentale di Villa Riganonti in loc. Campocroce, lo spostamento	La prescrizione non si è potuta rispettare per la diversa soluzione	Planimetrie e profili di progetto al 2000, planimetria	Recepito. Da notare che già in fase di progetto

	del tracciato consistente in una traslazione di alcuni metri dei pilastri del viadotto, affinché sia garantita la percezione scenografica ed il cono prospettico del viale della Villa;	progettuale approvata (rilevato in sostituzione del viadotto). Viene proposto il solo spostamento del cancello.	su ortofoto	preliminare il tracciato era in rinvio. Non è stato spostamento della struttura risolve il problema della conservazione del bene, ma non del mantenimento dei cono prospettici. Ottemperato
Beni Cult.	3 prevedere la delocalizzazione dell'area di servizio presso lo Scolo Serva in comune di Preganziol in una parte del territorio meno caratterizzato paesaggisticamente, quale potrebbe essere quello compreso tra l'attraversamento della A27 e l'innesto con la A4, evitando in tal senso la prevista demolizione di un edificio rurale di epoca facente parte di una grande tenuta agricola già proprietà Marcellio; prevedere, per quanto concerne l'attraversamento di Vetrego un prolungamento nel tratto in sottopasso in modo che il centro abitato risulti maggiormente protetto;	L'area di servizio è stata eliminata e nel caso venisse riproposta in futuro in aree limitrofe, si darà corso ad apposito SIA L'intervento previsto ha previsto un allungamento di 20 m prima e 20 m dopo le posizioni originarie. Le aree coinvolte a Nord Est sono state oggetto di esproprio da parte di RFI nell'ambito del raddoppio della linea Padova - Venezia.	Planimetrie e profili di progetto al 2000, planimetria su ortofoto	Ottemperato. Subordinato alla prescrizione n° 3. La verifica di attuazione dovrà verificare l'interferenza con gli interventi RFI e curando la complementarietà ambientale dei progetti.. L'effettiva lunghezza dell'intervento dovrà essere coerente con il <i>Protocollo di Intesa</i> tra i Sindaci interessati e il Proponente. Ottemperato. La posizione finale deve essere però approvata dagli Enti locali preposti (Comuni di Mira e Spinea). Ottemperato Vedere Prescrizione CIPE n° 8
Racc. a.2	4 prevedere, riguardo all'edicola votiva posta in località CREA, uno smontaggio ed un ricollocamento nelle immediate vicinanze;	È stata prevista la delocalizzazione nelle immediate vicinanze.	Documentazione Ortofotografica	Ottemperato.
Beni Cult.	5 prevedere per il tratto del passante di attraversamento dello Scolo Lusore in cui il tracciato della nuova opera passa a non più di 70 metri dall'area di Forte Tron, area soggetta a vincolo monumentale con declaratoria del 18/5/88, soluzioni alternative di allontanamento del tracciato dall'area vincolata, nonché definire in fase definitiva di progetto le opere di mitigazione;	La prescrizione è stata superata dall'eliminazione della bretella tra la SS Romea ed il casello di Spinea.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Ottemperato
Beni Cult.	6 sviluppare gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione tenendo conto delle sorgenti di radiazioni non ionizzanti di rilievo eventualmente presenti sul territorio;	La prescrizione è stata recepita ma la realizzazione degli interventi proposti dal Proponente nel SIA deve essere verificata a valle delle ricognizioni e controlli previsti.	PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione SIO36P-PD-SA-00-01	Recepita, da verificare i singoli interventi in fase attuativa.
(1)	7 stralciare la realizzazione della bretella "Raccordo stradale Casello di Spinea - SS 309 Romea";	La bretella è stata eliminata, con semplificazione dello svincolo di	PG-RG-02 e PG-RG-03	Ottemperato.
(3)	8			

(4)	9	subordinare al completamento degli archi principali della rete stradale nell'area la dismissione dell'attuale casello di Venezia — Mestre, con la liberalizzazione del traffico sul tratto autostradale (compreso tra i caselli Dolo e Venezia — Mestre), al fine di evitare che le infrastrutture esistenti continuino a svolgere funzioni di attraversamento;	Spinea La problematica della tratta Dolo-Venezia verrà riconsiderata nella verifica nella fase di esecuzione e messa in esercizio.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Recepita ma da svilupparsi in fase attuativa con le corrette tempistiche di apertura al traffico e dismissione dei vari tratti del progetto.
(5)	10	prevedere in corrispondenza dei caselli aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un numero di posti macchina non inferiore a 200 per le stazioni sulla A4 e non inferiore a 100 sulle altre.	I parcheggi sono stati previsti tutti all'interno delle aree intercluse residue ai singoli svincoli.	Planimetrie e profili di progetto al 2000	Ottemperato
(6)	11	Dettagliare la cantierizzazione:			
	11.1	specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;	Sono state previste : bagnatura strade, utilizzo teli, programma rilevazioni in sito, Previsti automezzi Euro 3 con l'utilizzo di Gasolio Bianco	CD-RE-01 PD-CD-CO-01	Recepita, ma l'analisi quantitativa dei singoli cantieri dovrà essere integrata ed approfondita, e sottoposta al gruppo verificatore, nei progetti cantieristici esecutivi. Recepita.
	11.2	analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri ed individuando, oltre ai livelli di emissione anche i livelli di immissione che il cantiere stesso produce nei ricettori sensibili alti nell'intorno dello stesso, valutando inoltre la presenza delle componenti tonali, a bassa frequenza ed impulsive (Allegato A del DM 16.03.1998) qualora i cantieri si configurassero come sorgenti fisse e verificando nei ricettori sensibili più vicini al cantiere il rispetto dei limiti differenziali;	Nella fase attuale è stato analizzato essenzialmente il rumore indotto dal traffico degli automezzi in fase di cantiere.	Relazione PG-RG-02 e PG-RG-03 CD-RE-01 PD-CD-CO-01	La fase attuativa dovrà verificarne l'applicazione a valle della definizione puntuale dei macchinari fissi dei cantieri.
	11.3	descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le modalità di realizzazione dei rilevati e degli scavi (trincee e gallerie, l'invio a discarica (movimenti terra);	E' stato eseguito il calcolo del fabbisogno di inerti suddiviso per cantiere, in base a quanto sopra si è proceduto ad una stima del traffico indotto. E' stato redatto un elenco delle cave e delle discariche.	CD-RE-01 PD-CD-CO-02	Ottemperata. L'aggiornamento dei siti di cava e discarica e l'analisi delle movimentazioni dovrà essere presentata con il progetto esecutivo all'esame del gruppo verificatore e
	11.4	individuando i consumi idrici nella fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le	E' stato prodotto un elenco dei fabbisogni idrici per ogni cantiere; elenco dei corsi d'acqua e fonti di	CD-RE-01	riverificata periodicamente, in fase attuativa, sia nella disponibilità di cave e discariche che nelle procedure e modalità di movimentazione degli inerti. Recepita. Tutte le procedure proposte necessitano delle verifiche in fase attuativa.



	risorse disponibili;	approvvigionamento idrico per ogni cantiere.		
11.5	specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere; prevedendo un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da olii, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento come le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;	Sono state identificate le lavorazioni che produrranno scarichi idrici, come lavaggio macchinari, mezzi, produzioni calcestruzzi etc. Previsti : Il trattamento acque lavaggio betoniere (30mc/g) e degli impianti e piazzali (10 mc/g); con trattamento acque tecnologiche (50mc/g). Fornita ubicazione impianti di trattamento acque nei diversi cantieri e con relativa quantità acque da trattare	CD-RE-01	Recepita. Tutte le procedure proposte necessitano delle verifiche in fase attuativa.
11.6			CD-RE-01	Recepita. Tutte le procedure proposte necessitano delle verifiche in fase attuativa.
11.7	specificando le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;	Sono state previste aree lungo il tratto vicino a Campocroce e in corrispondenza dei cantieri creando delle zone di accumulo, ricoprendole con tessuti plastici e biostuole per impedire il dilavamento.	CD-RE-01	Recepita. La verifica di attuazione dovrà accertare che le aree e le modalità di trattamento rispettino quanto proposto e comunque contemplino soluzioni ambientalmente idonee.
	In generale sulle problematiche di cantiere :			Prevedere i necessari interscambi con PMA (prescr.ne CIPE n° 31). Le Ottemperanze sono tutte subordinate alla prescrizione n° 4.
(7)	approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati (compresi sia l'intera estensione della rete principale verso valle sia il sistema minore di drenaggi di bonifica e della rete consortile secondaria e terziaria) e verificare l'uso di innovativi criteri di rinaturazione dei corsi d'acqua e di ricostituzione di zone umide con funzione di ecosistemi filtro e di laminazione delle piene;	E' stato approfondito lo studio idraulico con le analisi di dettaglio per le singole tratte, in accordo con i due Consorzi di Bonifica interessati. Sono state previste aree a canneto nelle parti di immediato invaso,, e in adiacenza zone a prato mediante semina di miscugli adatti ad aree umide. Lungo il margine autostradale, verranno piantati, sui lati,, filari singoli di alberi con alcuni tentativi di reinserimento di specie a rischio di scomparsa dai corsi d'acqua del	Relazione Idraulica SIO36P-PD-ID-RI-01	Recepita. Subordinata alla prescrizione n° 6. Nella fase di studio è stato eseguito l'approfondimento dello studio idraulico con le analisi di dettaglio ed il coordinamento con i due Consorzi di Bonifica interessati. In fase attuativa dovrà essere finalizzata e dettagliata la definizione progettuale esecutiva delle previste zone umide aventi funzione di ecosistemi filtro, e verificata, in accordo con i Consorzi stessi, la tipologia delle zone filtro e



 11/10/2005
 11/10/2005

(8)	13	<p>armonizzarsi con le indicazioni e le prescrizioni che potranno derivare dalla definizione del Piano di Bacino della Laguna Veneta ;</p> <p>assicurare la continuità del deflusso delle acque di superficie della rete minore e sotterranee, laddove attraversano il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario;</p>	<p>Veneto..</p> <p>Il Piano di Bacino della Laguna non è ancora definito; il Proponente dichiara, comunque, che la progettazione è stata eseguita in sintonia con il Piano di Disinquinamento del Bacino scolante della Laguna di Venezia</p> <p>Oltre alle opere di attraversamento idraulico "classiche", concordate con i Consorzi di Bonifica, rispetto al progetto preliminare vengono attuate tre modifiche alle tipologie strutturali per limitare gli impatti sull'ambiente idrico:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eliminazione dei diaframmi eseguiti con ausilio di fanghi bentonitici; - esecuzione di gran parte delle trincee utilizzando paratie di palancole provvisionali da estrarre a opera eseguita; - sostituzione dei diaframmi da 28-30 m con paratie di palancole in acciaio da 16-18 m comunque limitato ai tratti più profondi. 	<p>Relazione Idraulica SIO36P-PD-ID-RI-01</p>	<p>l'eventuale necessità di ulteriori approfondimenti.</p>
(9)	14			<p>Relazione Idraulica SIO36P-PD-ID-RI-01</p>	<p>Recepita per la parte relativa alle acque sotterranee, con la proposta di sistemi tecnologici di migliore affidabilità. Per le acque superficiali si rimanda alle analisi di cui alla Relazione idraulica, che ha generalmente mantenuto gli schemi ipotizzati nel progetto preliminare. Andrà verificata puntualmente, in fase attuativa, la portata dell'intesa con i Consorzi di bonifica.</p>
(10)	15	<p>in corrispondenza del pSIC "ex Cave di Villetta Salzano" traslare, per quanto possibile, il tracciato verso Sud Est, avvicinandolo al confine del Comune di Martellago, limitando l'interferenza con il sito stesso all'area più marginale e garantendo la continuità ecologica degli habitat; recuperare inoltre un'area di habitat pari a quella eventualmente sottratta od alterata e realizzare le misure compensative (corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua Rio Storto e fiume Marzenego) individuate nel documento Relazione di incidenza;</p>	<p>La scelta progettuale al Giugno 2005 non aveva modificato il tracciato in maniera significativa (spostamento max 20 m verso Est), proponendo come soluzione l'adozione di una soluzione in viadotto, per attraversare l'intero SIC, con l'intento di minimizzare gli impatti.</p> <p>La necessità di modificare la soluzione tecnica restando entro il PSIC oppure il tracciato, uscendone, è mostrata nelle comparazioni effettuate tra 4 nuove soluzioni (denominate A, B, C e D), che</p>	<p>Relazione PG-RG-02 e PG-RG-03, Relazione Geologica, Sondaggio S4N, Progetto definitivo Viadotto. Integrazioni al Progetto Definitivo Giugno 2005 e Luglio 2005</p>	<p>La soluzione di Definitivo al Giugno 2005 non soddisfaceva l'intento della prescrizione, ossia la volontà di ridefinire il tracciato spostandolo al bordo Est del SIC (interessandone così solo marginalmente il contorno). <u>Dall'analisi dei quattro tracciati alternativi proposti si ritiene, invece, che quello denominato Variante C Ottemperi la prescrizione, subordinata alla prescrizione n° 10.</u></p> <p>Tuttavia lo spostamento rende evidente il mutato impatto che la componente Rumore avrà sulle abitazioni di</p>

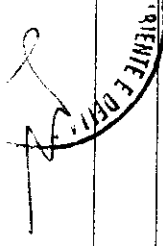
(11)	16	assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;	tentano o di minimizzare gli impatti nel SIC (soluzione D) o di trovare tracciati alternativi (soluzioni A, B e C). La soluzione a viadotto del progetto Definitivo richiederebbe invece un'accurata scelta progettuale (che riesamini le soluzioni strutturali proposte) e una dettagliata metodologia realizzativa che minimizzi gli impatti di cantiere, la stabilità dell'ambiente e il non inquinamento e mantenimento degli orizzonti di falda attualmente presenti.	Martellago avvicinate dal nuovo allineamento verso Est; la fase attuativa dovrà quindi verificare la rielaborazione delle carte delle zonizzazioni acustiche e la progettazione delle barriere antirumore, sicuramente verso Est, ma comunque lungo tutto il tracciato di variante, ferma restando l'osservanza di tutti i limiti di cui al DPR. 142/2004.	Ottemperata.
(12)	17	la realizzazione di una sistemazione a verde delle aree di pertinenza del passante, esterne alla piattaforma stradale, con finalità di filtro e di mitigazione visiva dell'opera; il rapporto tra area verde (comprensiva delle fasce tamponate boscate, aree reliquate, ecc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%;	Sono previsti corridoi protetti per la fauna in corrispondenza di tutti i corsi d'acqua intersecati.	Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione generale	Ottemperata Subordinata alla prescrizione n° 6.
(13)	18	adottare per i caselli, invece della tipologia di svincolo a "trombeta", una configurazione con svincolo a "diamante" terminante su rotonda; dotare l'infrastruttura delle predisposizioni per una futura implementazione del sistema "multiliner";	Sono stati modificati gli svincoli di Spinea, Martellago e Preganziol prevedendo una tipologia a diamante. Non sono state cambiate le connessioni con A27 e A4. Le opere prevedono disponibilità di spazi e di connessioni per "ospitare" i sistemi multiliner.	Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione generale	Ottemperata.
(14)	19	prevedere un impianto di controllo delle condizioni di visibilità, con dispositivi ad alta tecnologia e con attivazione automatica in caso di riduzione della visibilità,	Sono previsti monitoraggi di controllo sui parametri fisico-climatici, e l'utilizzo di dispositivi di verifica della visibilità basati su attrezzature (Telecamere) più software specifici.	Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione generale	Ottemperata. La verifica della dotazione strumentale, del tipo di software e delle procedure di allarme ed avviso al pubblico, dovrà essere approvata in fase esecutiva.
(15)	20	approfondire lo studio del rumore e delle vibrazioni emessi dal traffico (nell'infrastruttura e nella viabilità locale) in fase di esercizio, verificando i livelli che	Realizzate le mappe del rumore : - Attuale, diurno - Di progetto, diurno	Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione generale	Ottemperata. La futura fase di attuazione dovrà controllare la corretta esecuzione delle

10/11/11

		<p>potranno prodursi nei ricettori sensibili nelle condizioni più critiche ed adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente; laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l'impatto acustico mediante barriere fono-assorbenti, prevedere barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture al fine di mitigare ulteriormente l'impatto visivo; in zone di rilevante valenza paesaggistica dovrà essere prevista la realizzazione di barriere con tecniche e materiali che abbiano un elevato effetto mimetico come strutture in legno o strutture atte ad ospitare essenze arbustive, ovvero, dossi alberati ed inerbatati ecc.;</p>	<p>- Di progetto, diurno con barriere - Di progetto, notturno con barriere</p> <p>cfr. raccomandazioni d.l.) All'interno del Progetto definitivo le barriere antirumore adottate sono al 90% di tipologia metallica con elementi in policarbonato, mentre quelle trasparenti rinverdibili sono una minima parte, con mitigazione paesaggistica costituita dalla piantumazione di siepi arborate sul lato esterno delle barriere. In allegato al Decreto di approvazione del Progetto definitivo (n. 12/04) da parte del Commissario Delegato per l'emergenza Socio Economica Ambientale della viabilità di Mestre vengono previste barriere antirumore a verde che integrano quelle di progetto..</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03 Elaborati di Progetto Allegato 2 dell'ibera CIPE</p>	<p>modalità di verifica, controllo ed eventuale intervento in fase di esercizio.</p> <p>Ottemperata subordinatamente alla prescrizione n° 7.</p> <p>Le documentazioni progettuali a livello di Progetto Definitivo sono carenti sia nella trattazione grafica che nella definizione delle scelte tipologiche e progettuali. La verifica delle ubicazioni puntuali non è quindi completa, anche se l'intervento risulta previsto. In fase di attuazione le barriere antirumore a verde e le mitigazioni con siepi alberate dovranno essere verificate puntualmente secondo quanto esposto sul Decreto di approvazione del Progetto definitivo da parte del Commissario per l'Emergenza Socio Economica Ambientale della viabilità di Mestre, prevedendo anche tavoli di confronto con le autorità territoriali.</p>
(16)	21				
(17)	22	<p>prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione, anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l'inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti con particolare riguardo a quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;</p>	<p>La prescrizione è stata recepita in quanto in sede di progetto definitivo il proponente dichiara di che le aree destinate a verde sono pari al 55% delle superfici bitumate. Il proponente prevede delle barriere alberate su ciascun lato della infrastruttura.</p>	<p>Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Relazione generale</p>	<p>Ottemperata. Subordinata alla prescrizione n° 7.</p>
(18)	23	<p>per quanto riguarda la valutazione degli effetti nell'atmosfera (prodotti dal traffico nell'infrastruttura e nella viabilità locale), approfondire l'analisi del fenomeno (con l'applicazione di modelli diffusivi e meteorologici a scala regionale, che tengano conto, tra l'altro, delle serie storiche delle banche dati esistenti, delle turbolenze causate dalle barriere e del regime dei venti), e tenere sotto controllo i picchi di inquinamento, adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla</p>	<p>E' stato proposto un modello di diffusione concordato con la Regione del Veneto e ARPA Veneto e se ne prevede la realizzazione nel Piano di Monitoraggio (confronta prescrizione 31). Le evidenze progettuali del proponente confermano che nelle tratte SUD (Dolo - Spinea) e verso Treviso</p>	<p>Relazioni PG-RG-02 e PG-RG-03 Piano di Monitoraggio</p>	<p>Ottemperata. Sono stati definiti i modelli previsionali la cui utilizzazione è rimandata alla fase di attuazione. In particolare la trattazione effettuata propone l'attivazione, peraltro esaminata in altra prescrizione, del futuro piano di monitoraggio.</p>

	normativa vigente;	sono mancanti stazioni di monitoraggio preesistenti e quindi utilizzabili per la fase di anteopera.		
(19)	24	approfondire lo studio della diffusione di N02, riferendosi in particolare ai ricettori sensibili che vanno opportunamente individuati e localizzati;	SIO36P-PD-ATR-00-01	Ottemperata. In fase attuativa occorrerà tarare i modelli proposti sulle risultanze del monitoraggio e verificare le relative mitigazioni ove necessarie.
(20)	25	prevedere sovrappassi e sottopassi (con altezza fino a m. 5) ove è necessario consentire il transito di mezzi agricoli) o studiare microvarianti al tracciato in grado di mantenere il collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade, canali di irrigazione) e tra centri abitati a carattere rurale;	Relazione PG-RG-02 e PG-RG-03	Ottemperata. In attuazione potranno effettuarsi adeguamenti dovuti alla nuova suddivisione catastale.
(21)	26	includere la redazione di una cartografia aggiornata in scala adeguata e di fascia larga che consenta di evidenziare edifici in costruzione o recentemente edificati ed i relativi impatti ambientali, e tale da consentire la valutazione puntuale di tutti i ricettori sensibili per quanto riguarda gli impatti vibrazionale, acustico e atmosferico; in relazione alla criticità della botte a sifone, tramite la quale il Canale Lusore sottopassa il Taglio di Mira, prendere in considerazione l'alternativa progettuale specificata nelle successive raccomandazioni; qualora questa alternativa non fosse realizzabile, valutare attentamente il dimensionamento della botte al fine di evitare che le maggiori portate, che possono transitare lungo il fiume stesso, siano incompatibili con la sicurezza idraulica della porzione del fiume posta più a valle; tenere conto che, prima di procedere alla realizzazione degli interventi di natura idraulica della porzione del fiume posta più a valle; dovrà essere effettuata la bonifica ambientale del tratto terminale del Canale Lusore;	Relazione PG-RG-02 e PG-RG-03	Ottemperata.
(22)	27	prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendone eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.)	Relazione Idraulica SIO36P-PD-ID-RI-01	Ottemperata Subordinata alla prescrizione n° 8, con l'accordo diretto con il Consorzio di Bonifica del Lusore per l'intervento di sistemazione idraulica sino alla confluenza del Lusore con il Brenta. Viene confermata l'ipotesi progettuale della nuova botte a sifone ma integrata in una bonifica di tutto il tratto a valle. Il progetto di Bonifica dovrà essere verificato in fase attuativa. In relazione all'attraversamento del canale Taglio la soluzione esecutiva dovrà essere coerente con il <i>Protocollo di Intesa</i> tra i Sindaci interessati e il Proponente.
(23)	28		PG-RG-02 e PG-RG-03 Elaborati di Progetto	Ottemperata

	<p>al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l' idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto si scadente qualità, ecc.);</p> <p>tenere conto dell'eventualità che il finanziamento dell'Unione Europea per la creazione di un bosco sui due lati della nuova infrastruttura non venga concesso, studiando e proponendo alle Amministrazioni competenti delle ipotesi di finanziamento alternative;</p>	<p>Vi sono accordi con i proprietari confinanti con il Passante per la forestazione dei propri terreni usufruendo dei contributi previsti dalla UE.</p> <p>Ulteriori ipotesi allo studio prevedono la perequazione urbanistica cioè a fronte delle cubature edilizie concesse nelle aree di sviluppo si dovrà investire a bosco superficiali a ridosso del passante.</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03 Elaborati di Progetto</p>	<p>Ottemperata. Da verificare in fase di attuazione.</p>
(24) 29	<p>verificare la presenza di resti dell'agro centuriato romano e tener conto dei vincoli paesaggistici, ambientali, archeologici ed urbanistici;</p>	<p>Il SIA ha tenuto conto dei dati disponibili sui vari vincoli. Relativamente alla presenza dell'Agro centuriato romano il Progetto definitivo è corredato dello studio eseguito dall'istituto specializzato Venezia Ricerche.</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03</p>	<p>Ottemperata</p>
(25) 30	<p>predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni;</p>	<p>E' stato predisposto il Progetto di Monitoraggio Ambientale. Dovrà essere adeguato alla D.G.R. V. n. 80 del 21 Gennaio 2005 Nuovi indirizzi e linee guida per la gestione dei materiali derivanti da operazioni di escavazione".</p> <p>Dovrà essere specificato l'inizio delle analisi ante operam e prevista la rapida integrazione di nuove stazioni di monitoraggio, in quanto le evidenze progettuali del proponente confermano che nelle tratte SUD (Dolo - Spinea) e verso Treviso sono mancanti stazioni di monitoraggio già esistenti</p>	<p>SIO36P-PD-MO-00-01</p>	<p>Ottemperato. Da integrare prima dell'inizio dei lavori come da prescrizione n° 9.</p>
(26) 31				


 GIULIETTA F. ORLANDI

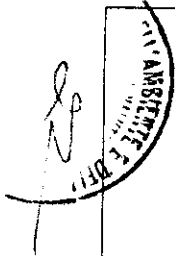
			utilizzabili per la fase di ante operam			
BC	32	prevedere, per quanto riguarda lo svincolo posto al confine fra i Comuni di Venezia e Marcon, sull'attuale A4, una diversa configurazione geometrica, anche al fine di rendere più funzionale l'opera in relazione alla destinazione urbanistica delle aree circostanti;	È stata prevista una configurazione semplificata dello svincolo, in accordo con il Comune di Venezia.	PG-RG-02 e PG-RG-03 Elaborati di Progetto	Otterperata.	In fase attuativa occorrerà riconfermare l'accordo con il Comune di Venezia.
BC	33	prevedere un allungamento del tratto in galleria artificiale in corrispondenza della S.P. n. 39 in località Cappella in Comune di Scorzé (VE), per circa 100 metri per lato e, pertanto circa 200 metri complessivi.	La lunghezza della galleria passa da 80m a 280m	PG-RG-02 e PG-RG-03 Elaborati di Progetto	Otterperato	
	34	Nella fase di cantiere si deve:				
(27)	34.1	garantire il più possibile l'efficienza della viabilità locale già in fase di cantiere;	Verrà utilizzata solamente la viabilità individuata nel progetto preliminare. La cantierizzazione prevede l'attivazione di tre cantieri principali al fine di utilizzare il futuro sedime del passante per il trasporto di mezzi e materiali	PG-RG-02 e PG-RG-03 CD-RE-01	Otterperata.	
(28)	34.2	anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;	Gli interventi di piantumazione verranno eseguiti all'inizio dei lavori, a meno delle aree in stretta adiacenza ai cantieri	PG-RG-02 e PG-RG-03	Otterperata.	
(29)	34.3	utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.	E' previsto l'utilizzo di mezzi adeguati tipo Euro 3, alimentati a gasolio bianco. Prevista la manutenzione periodica dei filtri. Bagnatura strade, utilizzo teli. Programma di rilevazioni in sito. Non è prevista la stabilizzazione delle piste con leganti.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Otterperata	subordinatamente alla prescrizione n° 5.
S.N.	35	Deve inoltre predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).	L'ATI ha provveduto a redigere un Piano del Sistema Qualità Ambiente sicurezza di Commessa secondo le norme UNI EN ISO 9001, 14000 e OHSAS 18001	PG-RG-02 e PG-RG-03	Otterperata.	

Parte II – Schema riepilogativo della rispondenza del Progetto Definitivo alle Raccomandazioni con provenienza da Addendum alla Del. CIPE.

CIPE	Raccomandazione	Commento	Documenti di riferimento	Esito verifica
N°	Si raccomanda:	La verifica di attuazione dovrà verificare		
a)	<p>che il progetto definitivo valuti varianti locali per verificare situazioni di criticità puntuale, e in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - considerata la notevole profondità del sifone dello scolo Lusore e la concomitante altezza del rilevato necessario per superare il canale Taglio, si esamina l'opportunità di abbassare la livelletta in corrispondenza dei due corsi d'acqua in maniera da eliminare la necessità del sifone stesso; la tratta stradale tra i due canali non dovrà necessariamente essere in galleria artificiale; 	<p>a.1) il sottopasso del Lusore e del canale Taglio prevederebbe una trincea profonda 8-9m e della lunghezza di 1400m. inoltre la rampa orientale dovrebbe essere scavata all'interno di terreni utilizzati come discarica di fanghi e RSU.</p> <p>Sono state analizzate due ipotesi: sifone Lusore, Via Porara in sottopasso e Taglio in trincea coperta; Lusore e Taglio in trincea coperta e Via Porara a raso</p> <p>Viene confermata l'ipotesi progettuale.</p>	PG-RG-02 e PG-RG-03	<p>a.1) Esaminata ma non adottata. L'attraversamento del canale Taglio dovrà comunque prevedere una soluzione esecutiva coerente con il Protocollo di Intesa tra i Sindaci interessati e il Proponente.</p> <p>L'eventuale sovrappassaggio del Taglio dovrà al minimo consistere in un'opera, in accordo con le autorità locali, coniughi la necessità di minimizzare (oltre agli altri aspetti ambientali), l'impatto visivo con un intervento al livello di un'opera di oltre 400 anni d'età.</p>
a.2)	<ul style="list-style-type: none"> - allungare il lato Nord della galleria artificiale di Vetrego per minimizzare gli impatti visuali; 	<p>a.2) (cfr. prescrizione 4) a seguito del previsto raddoppio della linea ferroviaria Padova - Venezia, viene ritenuta rimandabile l'esigenza di tutelare una porzione di territorio dove è previsto tale intervento.</p>		<p>a.2) Adottata . Da verificare l'impatto e l'interferenza con gli interventi RFI, curando la complementarietà ambientale dei due interventi. L'effettiva lunghezza dell'intervento dovrà essere coerente con il Protocollo di Intesa tra i Sindaci interessati e il Proponente.</p>
a.3)	<ul style="list-style-type: none"> - nella stessa tratta si verifichi l'opportunità di spostare il tracciato verso Nord, aumentandone la flessuosità, per realizzare un attraversamento ortogonale del canale Taglio. 	<p>a.3) non è possibile adempiere in quanto sarebbe richiesta una modifica planimetrica in un settore compreso tra due curve di raggio minimo Questa</p>		<p>a.3) Esaminata ma non adottata.</p>

22
21/11/2010

	<p>b) di assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);</p>	<p>modifica comporterebbe inoltre l'interferenza con la discarica di Cà Perale e l'edificato posto lungo Via Potara.</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03</p>	<p>Adottata</p>
<p>c)</p>	<p>che il progetto definitivo, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, adotti le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere;</p>	<p>Nella ricomposizione ambientale si utilizzeranno sempre piante autoctone. Sono riportate le tipologie di intervento per il recupero di due aree di cantiere.</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03</p>	<p>Recepita.</p>
<p>d)</p>	<p>che siano approfonditi, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti (riducendo ove possibile le dimensioni, studiando le sagome, i colori, i materiali, ecc.) e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio. In particolare:</p>	<p>d.1) circa il 90% delle barriere antirumore è di tipologia metallica con elementi in policarbonato, mentre quelle trasparenti rinverdibili sono una minima parte. La mitigazione paesaggistica proposta è la piantumazione di siepi erborate sul lato esterno delle barriere. Si ritiene che tale raccomandazione sia ottemperata solamente se l'altezza di dette siepi sia superiore all'altezza delle barriere.</p>	<p>PG-RG-02 e PG-RG-03</p>	<p>Le soluzioni proposte recepiscono in parte le richieste. Subordinata a prescrizione n°11.</p>
	<p>d.1) - nel progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura veneta (per le consizioni di ampia intervisibilità, che la sua morfologia in alcuni casi consente, e per la presenza di edifici e di complessi di edifici) presenta spesso un valore storico-ambientale diffuso;</p>	<p>d.2) La progettazione ha adottato soluzioni architettoniche semplici e lineari. Sono ripresi gli elementi architettonici delle opere presenti in zona.</p>	<p>d.1) SI036 P-PD-MA-BA-03; SI036 P-PD-MA-PL da 01 a 26 SI036 P-PD-MA-SE da 01 a 17.</p>	<p>d.1) Recepita. In fase di attuazione dovranno essere verificate puntualmente le barriere antirumore a verde previste e le mitigazioni con le siepi alberate secondo quanto previsto dal Decreto di approvazione del Progetto definitivo da parte del Commissario Delegato per l'emergenza Socio Economica Ambientale della viabilità di Mestre</p>
	<p>d.2) - per il migliore inserimento paesaggistico delle opere d'arte, realizzare una progettazione integrata paesaggistico - architettonica (rilevati, trincee, viadotti, ecc.) tale da permettere il miglior inserimento dell'opera nel paesaggio e mitigarne di conseguenza l'effetto di cesura territoriale;</p>		<p>d.2)</p>	<p>d.2) La progettazione ripete gli elementi delle opere presenti, senza curare una ricerca di qualità estetica in funzione del miglior inserimento nell'ambiente</p>



d.3)	<ul style="list-style-type: none">- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturazione (piantumazioni, mascheramenti);- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simile a quelle tradizionali.	d.3) costruzione di calcestruzzi faccia a vista in corrispondenza delle pile e delle spalle.	d.3)	d.3) (Vedi punto d.2)..
d.4)	<ul style="list-style-type: none">- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simile a quelle tradizionali.	d.4) prevista una trave di bordo agli imbocchi delle gallerie artificiali sagomata in modo da ottenere superfici curve lucide ed eventualmente colorata.	d.4)	d.4) (Vedi punto d.2).
e)	in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;	L'analisi degli espropri ha cercato di rispettare l'integrità delle aziende. Ove ciò non sia stato possibile si è proceduto alla identificazione della superficie di esproprio più estesa.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Adottata. Controllo in fase attuativa
f)	le attività di progettazione e di gestione delle opere idrauliche vengano svolte in stretto collegamento con i Consorzi di Bonifica; S	Si dichiara di avere, sin dall'inizio della progettazione, mantenuto rapporti di collaborazione con i Consorzi di Bonifica Dese-Sile e Sinistra medio Brenta	PG-RG-02 e PG-RG-03	Adottata. Controllo in fase attuativa
g)	venga mitigata l'eventuale interferenza visuale con edifici e siti di interesse storico - ambientale;	il progetto ha previsto la creazione di circa 8 km di gallerie e trincee a ridotto impatto visivo. In particolare in corrispondenza di villa Combi il tracciato è stato spostato e mantenuto sotto il piano campagna; in corrispondenza di Villa Sullam prevista la trincea.	PG-RG-02 e PG-RG-03	Adottata. Controllo in fase attuativa
h)	venga studiata la possibilità di allungare il tratto di copertura della trincea in corrispondenza della strada Moglianese in località Cappella di Scorzè;	cf. prescrizione 33 La lunghezza della galleria passa da 80m a 280m	PG-RG-02 e PG-RG-03	Ottemperata come prescrizione
i)	sia verificata la possibilità di un'apertura anticipata all'esercizio del tratto ad Est compreso tra la A27 e l' A4 (Venezia - Trieste), per agevolare i traffici soprattutto turistici.	E' stata prevista l'apertura anticipata al traffico del settore est che appartenrebbe provvisoriamente alla viabilità senza pedaggio	PG-RG-02 e PG-RG-03 Cronoprogramma Lavori.	Recepta. In fase attuativa si dovrà prevedere l'uso di cronoprogrammi più aderenti agli intenti della raccomandazione.

Roma li 6 settembre 2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	<i>Bruno Agricola</i>
Prof. Ing. Alberto FANTINI	<i>Alberto Fantini</i>
Ing. Claudio LAMBERTI	<i>Claudio Lamberti</i>
Dott. Vittorio AMADIO	ASSENTE
Ing. Pietro BERNA	<i>Pietro Berna</i>
Arch. Eduardo BRUNO	<i>Eduardo Bruno</i>
Dott. Massimo BUONERBA	ASSENTE
Ing. Giuseppe CARLINO	<i>Giuseppe Carlino</i>
Avv. Flavio FASANO	<i>Flavio Fasano</i>
Arch. Franco LUCCICHENTI	<i>Franco Luccichenti</i>
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	<i>Giuseppe Mandaglio</i>
Prof. Antonio MANTOVANI	<i>Antonio Mantovani</i>
Avv. Stefano MARGIOTTA	<i>Stefano Margiotta</i>
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	<i>Rodolfo M.A. Napoli</i>
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	<i>Maurizio Onofrio</i>
Ing. Alberto PACIFICO	<i>Alberto Pacifico</i>
Prof. Ing. Monica PASCA	<i>Monica Pasca</i>
Ing. Giovanni PIZZO	<i>Giovanni Pizzo</i>
Ing. Pier Lodovico RUPI	<i>Pier Lodovico Rupi</i>



La presente copia fotostatica composta di N°45 (quarantacinque) fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 07.09.2005.

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
COMMISSIONE SPECIALE PER LA
VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

Il Segretario

Anna Pini