



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2014-0024877 del 25/07/2014

Pratica N: .....

Prof. Mittente: .....

Anas S.p.A.  
anas@postacert.stradeanas.it

e p.c.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle  
Attività Culturali e del Turismo  
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Veneto  
Direzione Tutela Ambiente  
Unità Complessa VIA  
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it  
dip.ambiente@regione.veneto.it

**OGGETTO: [ID\_VIP: 2470] Procedura di Verifica di Attuazione - Fase 1, ex art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. - Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon".**

**DETERMINA DIRETTORIALE.**

La Società ANAS S.p.A., con nota prot. CVE-0022591 del 19/06/2013, acquisita agli atti con prot. CTVA-2013-2373 del 03/07/2013, ha trasmesso la documentazione progettuale inerente al progetto in oggetto riportato, ai fini dell'avvio della procedura di verifica di attuazione, ex art. 185, comma 7, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per la verifica del rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 724 del 10/06/2011.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, con nota prot. CTVA-2014-2314 del 02/07/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-22115 del 04/07/2014, ha trasmesso il proprio parere n. 1527 del 27 giugno 2014, corredato della Matrice di ottemperanza, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, nel citato parere espresso ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art. 185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. e

Ufficio Mittente: Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.  
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931  
DVA-2VA-LO\_06\_2014-0110.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

relativo al Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon" ha considerato e valutato che:

- Risultano non applicabili alla tratta in oggetto la prescrizione n.1, oltre alla Raccomandazione A;
- Risultano Ottemperate n°8 Prescrizioni (n. 11, 14, 20, 23, 29, 31, 32, 38) oltre alla Raccomandazione B;
- Risultano Recepite nelle Documentazioni progettuali ma da verificare in corso d'opera (riferite ad eventi attesi) n°10 Prescrizioni (n. 3, 8, 9, 10, 13, 16, 24 comma j, 27, 28, 30), oltre a n°5 Raccomandazioni (C, E, G, H ed I);
- Risulta Parzialmente Ottemperata la Prescrizione n.2, la cui ottemperanza è soggetta ad ulteriori prescrizioni;
- Risultano Parzialmente Recepite, e quindi soggette ad ulteriori prescrizioni, la Prescrizione n. 6 e la Raccomandazione F;
- Risultano Non-Ottemperate n°18 Prescrizioni (n. 4, 5, 7, 12, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 24 commi a,b,c,d,e,f,g,h,i, 25, 26, 33, 34, 35, 36, 37, 39) ed i 9 commi della Prescrizione 24, oltre alla Raccomandazione D.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, nel riscontrare *“una parziale ottemperanza alle prescrizioni”*, evidenzia *“un folto numero di NON ottemperanze”*, per le quali *“il proponente dovrà riproporre la progettazione esecutiva aggiornata”*, rilevando inoltre che:

- Sussiste una sostanziale coerenza del progetto esecutivo con il progetto oggetto del Parere VIA n.724 del 10.06.2011 e alle prescrizioni in esso contenute, soprattutto nello sviluppo progettuale e nella ricerca della presentazione di soluzioni progettuali condivise con il territorio;
- Non è presente nella documentazione presentata il PMA di Progetto, che, come richiesto, dovrà essere obbligatoriamente presentato ed agganciato ai dati del Monitoraggio generale eseguito sul Progetto del Passante;
- Non è presente alcun Piano di Gestione delle Terre che dovrà essere obbligatoriamente presentato nei termini previsti prima dell'inizio lavori;
- Non è presente nella documentazione presentata lo studio acustico, più volte citato come ancora in esecuzione, come dichiarato dallo stesso Proponente *“In particolare viene stralciata dal progetto la WBE relativa alle barriere fonoassorbenti, in attesa dello specifico aggiornamento dello studio acustico”*, documentazione da presentare per la definitiva approvazione;

- Non sono state presentate le necessarie relazioni a corredo del Piano di Cantierizzazione;
- Il Progetto Esecutivo “Nuovo Raccordo di Marcon”, non può essere esaminato nel presente Parere relativo alla procedura di Verifica dell’Attuazione, in quanto non è stato incluso nel Progetto originario e nelle relative procedure e decreti VIA del “Passante di Mestre”, ovvero nel Progetto del “Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta, Casello di Martellago-Scorzè e Viabilità di collegamento”.

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel citato parere, si

### DETERMINA

che il Progetto del “Nuovo Raccordo di Marcon” non rientra nell’ambito della procedura di Verifica di Attuazione relativa al progetto esecutivo “Casello di Martellago-Scorzè e Viabilità di collegamento” in quanto non precedentemente valutato ambientalmente e, pertanto, deve essere sottoposto alla specifica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;

la parziale Ottemperanza del Progetto esecutivo alle prescrizioni del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS, n. 724 del 10/06/2011, in relazione al Progetto “Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento” e per il completamento dell’attuale fase di Verifica di Attuazione il proponente dovrà provvedere a:

- 1) Completare le analisi relative alle Ottemperanze parziali: Prescrizioni n. 2, 6, e Raccomandazione F;
- 2) Aggiornare il Progetto Esecutivo con il completamento di tutte le documentazioni relative alle annotazioni di *Non Ottemperanza* evidenziate nel Quadro Prescrittivo richiamato nella Matrice di Ottemperanza acclusa nel parere, con particolare riguardo a:
  - Piano di Cantierizzazione:  
Completamento delle elaborazioni a corredo della soluzione progettuale presentata
  - Piano di gestione delle Terre ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e D. Lgs. 128/2010:  
Comunicazione del responsabile dell’esecuzione del Piano
  - Piano di Monitoraggio Ambientale:  
Completamento del PMA e definizione della struttura dell’organizzazione prevista, la definizione delle figure professionali, l’individuazione del responsabile Ambientale, nonché i rapporti contenenti gli esiti delle indagini integrative eventualmente effettuate dopo la redazione del progetto definitivo
  - Protocollo Operativo con Regione, Province e ARPA locale, relativo al rilevamento, valutazione e monitoraggio della qualità dell’aria, e delle misure di riduzione delle attività inquinanti, attualmente in corso di formalizzazione
  - Studio acustico:

Presentazione dello studio attualmente in aggiornamento, comprensivo delle concorsualità delle infrastrutture esistenti, comprensive del "Passante Autostradale" già in esercizio, così come delle sorgenti di rumore in fase di cantiere.

- 3) Completare le analisi sugli Impatti e relative Opere di Mitigazione con particolare riferimento a:
  - Analisi dei rischi di sversamenti accidentali
  - Analisi delle soluzioni integrative alle opere di Mitigazione sulla scia di quelle (ma non esclusivamente quelle) suggerite dalle prescrizioni e relative a tetti e/o pareti verdi e/o pavimentazioni alternative per le aree di parcheggio
  - Evidenziazione progettuale ed economica delle proposte di opere compensative
  - Ampliamento delle operazioni di monitoraggio faunistico.
- 4) Assunzione, nel data-base del Monitoraggio Ambientale ante-operam, di tutte le risultanze relative alle aree limitrofe al progetto del casello e della viabilità di collegamento, di cui al PMA relativo al "Passante di Mestre".
- 5) Trasmissione, da parte del Responsabile Ambientale, dei risultati già validati del Monitoraggio Ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere e, comunque, prima di attività che possano alterare componenti e/o fattori ambientali monitorati (con evidenziazione e definizione degli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri, delle aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, della viabilità di servizio), o presentazione della richiesta di rimodulazione delle attività, nel caso in cui il monitoraggio ante-operam sia ancora in corso.
- 6) Trasmissione al Ministero dell'Ambiente degli schemi di contratto, capitolati tecnici, Piani Generali di Coordinamento e Sicurezza, e tutti i documenti integrativi del progetto esecutivo sottoscritti con le Ditte Esecutrici, comunque prima dell'inizio dei lavori.

L'Anas S.p.A. dovrà provvedere, entro 30 giorni, a trasmettere alla scrivente Amministrazione, la documentazione in riscontro alle condizioni dettate, ai fini del prosieguo della procedura di Verifica di Attuazione.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Mariano Gatto)

*Allegati: Parere CTVA n.1527 del 27/06/2014, prot. DVA-2014-22115 del 04/07/2014*



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U.prot CTVA - 2014 - 0002314 del 02/07/2014

Pratica N: .....

Ref. Mittente: .....



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0022115 del 04/07/2014

Al Sig. Ministro  
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: I.D. VIP 2470 trasmissione parere n. 1527 CTVA del 27 giugno 2014. Via Speciale, verifica di attuazione, autostrada A4: Variante di Mestre, Passante Autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon", proponente ANAS S.p.A.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 27 giugno 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione  
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00  
Funzionario responsabile: CTVA-US-06  
CTVA-US-06\_2014-0153.DOC

La presente copia fotostatica composta  
di N° 27 fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 2-07-2014

Il Segretario della Commissione  
Tecnica  
VIA e VAS



*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di  
interesse nazionale

Parere n. 1527 del 27 giugno 2014

Verifica di Ottemperanza progetto esecutivo

<b>Progetto:</b>	<b>VERIFICA DI ATTUAZIONE</b> ex art. 185, commi 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. <b>Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante au- tostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martel- lago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon"</b>  <b>Progetto Esecutivo</b>
<b>Proponente:</b>	<b>Società Anas S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

La presente copia fotostatica compare  
di N° ..... fogli è conforme al  
no-originate.  
Roma, li .....

Il Segretario della Commissione  
AIA e AIV  
EAV

## 1. PREMESSA E SINTESI STORICA DEL PROGETTO

Oggetto del presente parere è la verifica, nell'ambito del Progetto Esecutivo: "Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon", dell'avvenuta osservanza delle prescrizioni contenute nella Deliberazione CIPE n. 80 del 07/11/2003, successivamente modificata con Delibera n. 6 del 03/02/2004, l'approvazione condizionata all'osservanza delle prescrizioni di cui all'Addendum accluso alla delibera, per l'intero progetto "Autostrada A4: Variante di Mestre, il Passante autostradale"

L'infrastruttura in progetto, denominata "Passante di Mestre - Caselli di Martellago - Scorzé e di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e viabilità di collegamento" presentata dal Commissionario Delegato per l'emergenza Socio-Economico Ambientale della Viabilità di Mestre (di seguito "il Proponente") in data 20 luglio 2009, consiste nella realizzazione di due nuovi distinti caselli autostradali, il primo localizzato lungo il Passante autostradale di Mestre, denominato "Casello di Martellago-Scorzè", e il secondo, denominato "Casello di Dolo-Pianiga", immediatamente a monte dell'inizio dello stesso, al termine del tratto dell'autostrada A4 che confluisce nel Passante stesso.

Per quanto riguarda il primo casello, il progetto del Passante di Mestre prevedeva originariamente il posizionamento nello stesso in Comune di Martellago; a seguito di indicazioni della Commissione VIA nazionale, tuttavia, il Proponente ha proposto una soluzione alternativa, che prevede lo spostamento a nord del casello in località Cappella di Scorzé, posizionato al confine tra i Comuni di Scorzé e Martellago.

IN DATA 19.06.2013, con nota prot. CVE-0022591, acquisita al prot. CTVA-2013-2373 del 03.07.2013, La Società Anas S.p.A. ha presentato istanza, allegando all'uopo n. 1 copia in formato digitale degli elaborati, ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185 commi 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. del Progetto Esecutivo "Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon".

## 2. ITER PROCEDURALE

IN DATA 21.12.2001, con la Legge n° 443/2001 il Governo è stato delegato ad emanare provvedimenti in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, nello stesso tempo con Delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001, Allegato 2, il Progetto denominato "Autostrada A4: Variante di Mestre, il Passante autostradale", è stato annoverato tra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.

IN DATA 28.02.2003 con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, è stato dichiarato lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre nel Comune di Venezia, ai sensi dell'art. 5 comma 1 della L. n. 225/1992.

IN DATA 19.03.2003 con Ordinanza n. 3273, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha nominato il Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale Determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre nel Comune di Venezia, sino alla data del 31.05.2012, da ultimo prorogata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 28.12.2011.

IN DATA 16.09.2003 la Commissione Speciale CSVIA approvava, con prescrizioni, il progetto preliminare "Autostrada A4-Variante di Mestre - Il Passante autostradale", successivamente approvato dal CIPE, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del D.lgs. n.190/2002, con Deliberazione n. 80 del 07.11.2003.

IN DATA 07/11/2003 veniva emessa con la Deliberazione CIPE n. 80, successivamente modificata con Delibera n. 6 del 03/02/2004, l'approvazione condizionata all'osservanza delle prescrizioni di cui all'Addendum accluso alla delibera.

IN DATA 06.09.2005 la Commissione CSVIA esprimeva il Parere di Verifica di Ottemperanza verificando



che "il progetto definitivo non è sensibilmente diverso dal progetto preliminare per il quale è stato emesso il Decreto di compatibilità ambientale" di cui alla Delibera CIPE n. 80/2003 e che si riteneva "verificata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale", dettando ulteriori prescrizioni da ottemperare in fase di progettazione esecutiva.

IN DATA 18.01.2006 con nota n. 113, acquisita dalla DSA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al prot. DSA-2006-2040 del 25/01/06, il Commissario Delegato comunicava al Ministero dell'Ambiente e della Tutela dei Territorio e del Mare di aver dato inizio ai lavori di realizzazione del Passante autostradale di Mestre.

IN DATA 20/07/2009 con nota prot. n.2953, acquisita agli atti della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (DSA) con prot.n.DSA/2009/20215 del 27/07/2009, il Commissario Delegato per l'Emergenza Socio - Economico - Ambientale della Viabilità di Mestre (il Proponente) ha presentato domanda di attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del DLgs. n.163/2006 e s.m.i. per il progetto preliminare "Passante di Mestre - Caselli di Martellago - Scorzè e di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e viabilità di collegamento".

IN DATA 10.06.2011 la Commissione Speciale CSVIA approvava, con prescrizioni, il progetto preliminare "Passante di Mestre - Caselli di Martellago - Scorzè e di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e viabilità di collegamento", ai sensi e per gli effetti dell'art. 183, del D.Lgs. n.163/2006.

IN DATA 19.06.2013, con nota prot. CVE-0022591, acquisita al prot. CTVA-2013-2373 del 03.07.2013, La Società Anas S.p.A. ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185 commi 6 e 7 del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. del Progetto Esecutivo "Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon".

IN DATA 29.07.2013, con nota prot. DVA-0017672, acquisita al prot. CTVA-2013-2767 del 31.07.2013, la Direzione DVA ha trasmesso l'istanza ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Attuazione, alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale.

IN DATA 05/08/2013, con nota CTVA-2013-2857 Il presidente della Commissione VIA ha nominato il relativo Gruppo Istruttore.

ESAMINATI gli aspetti Progettuali costituiti da :

- Progetto Esecutivo Aggiornato - Casello di Martellago-Scorzè
  - Relazione descrittiva
  - Inquadramento Progetto - Viabilità - Interferenze - Viabilità di Collegamento
  - Relazione idrologica e idraulica - Geologia, Geomorfologia, Idrogeologia
  - Opere d'arte
  - Impiantistica
  - Layout cantieri
  - Bilancio materiali - Corografia dei siti di cava e discarica
  - Espropri
- Progetto Esecutivo Aggiornato - Nuovo Raccordo Marcon
  - Relazione descrittiva
  - Inquadramento Progetto - Viabilità - Interferenze - Viabilità di Collegamento
  - Relazione idrologica e idraulica - Geologia, Geomorfologia, Idrogeologia
  - Opere d'arte
  - Impiantistica
  - Bilancio materiali

ESAMINATI GLI ASPETTI TECNICO-AMBIENTALI COME DI SEGUITO DESCRITTI :

### 3. IL CASELLO DI MARTELLAGO E LA NUOVA VIABILITÀ COMPLEMENTARE

#### 3.1. Caratteristiche dell'opera

Il progetto del casello si sviluppa in direzione ortogonale all'asse del Passante e prevede lo sviluppo di una viabilità di collegamento alla rete stradale ordinaria che si collega alla SR 245 a monte e a valle dell'abitato di Martellago, scavalcando il Passante in corrispondenza del ponte sul Dese.

Lo schema del casello è quello a "diamante rovesciato" che si sviluppa ortogonalmente all'asse del Passante e che prevede il raggruppamento delle piste e dei caselli in un unico fascio funzionale, a cavallo del Passante e del Dese, dove lo scavalco dell'autostrada avviene in corrispondenza dell'intersezione di quest'ultima con il Fiume Dese. Lo scavalco termina in due rotatorie, dalle quali si accede ai piazzali di esazione tramite corsie monodirezionali dedicate.

Il progetto prevede, a completamento della funzionalità del Casello, una viabilità alternativa all'attraversamento dell'abitato di Martellago altrimenti interessato da una rilevante componente di traffico attratto dal nuovo accesso all'autostrada.

Il tracciato della viabilità di collegamento ad est del casello ha una lunghezza complessiva di 3246 m e si può suddividere in due tratti: il primo compreso tra la rotatoria est del casello di smistamento e una rotatoria intermedia ubicata in prossimità di Via Ponte Nuovo, denominata Rotatoria Astori, a nord del centro abitato di Martellago, con sviluppo prevalentemente in direzione nord ovest - sud est, di lunghezza pari a 2031 m e il secondo tra la rotatoria suddetta e l'intersezione, sempre a rotatoria, con la Castellana, con direzione nord-sud e sviluppo complessivo di 1215 m.

### 3.2. Il progetto

L'intervento in progetto prevede la realizzazione del casello di Martellago-Scorzè, nodo di rete primaria del Passante di Mestre, nel nuovo posizionamento che ne prevede l'estensione per la metà nord-nord ovest nel territorio del Comune di Scorzè e per l'altra metà sud-sud est nel Comune di Martellago.

Il progetto del casello si sviluppa in direzione ortogonale all'asse del Passante e contempla lo sviluppo di una viabilità di collegamento alla rete stradale ordinaria che si collega alla SR245 a monte e valle dell'abitato di Martellago, scavalcando il Passante in corrispondenza del ponte sul Dese.

Nel dettaglio il progetto prevede lo sviluppo dei seguenti elementi:

- Il casello e le opere di interconnessione con il Passante:
  - 4 rampe di ingresso/uscita monodirezionali di lunghezza complessiva pari a 4258 m che collegano il Passante ai caselli e alle rotatorie di smistamento di seguito identificate con 'rotatoria est' e 'rotatoria ovest'; lungo le rampe sono ubicati 2 ponti sul Fiume Dese di lunghezza 38 m;
  - 4 piazzali con barriere di esazione;
  - viabilità di collegamento di tipo C1 tra le due rotatorie di smistamento dei piazzali suddette, della lunghezza complessiva di 1105 m comprendente un viadotto di scavalco del Passante di Mestre suddiviso in 3 tronconi: due viadotti di accesso, composti ciascuno da tre campate continue di luce 45m e il viadotto di attraversamento, lungo complessivamente 210 m e realizzato mediante uno schema a telaio composto dall'impalcato sostenuto da due pile a V, con vertice inferiore distanziato di 100m;
- Viabilità di collegamento di tipo C1 con la SR 245 a ovest del Passante a partire dalla rotatoria di smistamento ovest, complessivamente lungo 980 m circa, che si può suddividere in:
  - un tratto direzione est-ovest di lunghezza pari a 569 m tra la rotatoria di smistamento, e un'ulteriore rotatoria di collegamento con la futura variante alla SR515;
  - un tratto verticale di collegamento tra la rotatoria suddetta e la SR245, in corrispondenza della rotatoria di innesto della futura variante di Robegano: il tratto avrà lunghezza pari a 414 m, e su di esso verrà realizzato un attraversamento a raso per garantire continuità alla pista ciclabile esistente lungo la SR245.
- Viabilità di collegamento di tipo C1 con la SR 245 a est del Passante a partire dalla rotatoria di smistamento est della lunghezza complessiva di circa 3300 m, che si può suddividere in:

- un primo tratto, con direzione Est-Ovest, compreso tra la rotatoria est del casello una rotatoria intermedia ubicata in prossimità di Via Ponte Nuovo, con sviluppo
- prevalentemente in direzione est-ovest, di lunghezza pari a 2000 m circa, le cui interferenze principali sono via Canove, il Piovega di Cappella e via San Paolo;
- un secondo tratto, di direzione Nord-Sud, è compreso tra la rotatoria suddetta e l'intersezione con la Castellana, che ha una lunghezza di circa 1200 m e dove sono previsti una rotatoria su via Astori, un ponte sul Dese e una seconda rotatoria su via Morosini.

### 3.3. Opere d'Arte

#### 3.3.1. Viadotto di attraversamento Passante

Il tracciato del sovrappasso al Passante interseca il Passante stesso dove esso supera con un ponte il corso del fiume Dese. La luce principale, quindi, oltre a evitare di indurre alcuna interferenza col passante, deve evitare condizionamenti idraulici non solo con l'alveo, ma anche con gli argini. La necessità di non intervenire sull'alveo e/o sui corpi arginali, comporta che l'interasse minimo delle pile in corrispondenza dell'attraversamento debba essere non inferiore a 100m.

L'estensione complessiva del viadotto risulta poi condizionata dalla necessità di avere rilevati laterali di accesso che non superino i 7.0 m circa di altezza, per favorire la trasparenza complessiva dell'intervento e anche per ridurre le problematiche di cedimenti eccessivi dei rilevati. In tale ottica si ottiene un viadotto complessivamente lungo 470m, per la presenza, da ciascun lato del viadotto di attraversamento, di un'opera a tre campate da 45m in appoggio su pile tradizionali in c.a.

In conseguenza delle considerazioni sopra esposte, l'intero viadotto viene suddiviso in tre tronconi, strutturalmente indipendenti: i due viadotti di accesso, composti da tre campate continue di luce 45m in appoggio su pile in c.a., e il viadotto di attraversamento, lungo complessivamente 200m e realizzato mediante uno schema a telaio composto dall'impalcato sostenuto da due pile a V, con vertice inferiore distanziato di 100m; con tale soluzione caratterizzata da due sole fondazioni intermedie, compatibili con la presenza sia del fiume Dese che della costruzione del ponte del sottostante passante sullo stesso fiume, si garantiscono luci di 50m per l'impalcato.

#### 3.3.2. Ponti sul Dese - rampe

Gli attraversamenti sul Fiume Dese sono realizzati con ponti in forte curvatura planimetrica e, almeno per uno di essi, con larghezza di carreggiata variabile. Gli impalcati presentano una luce totale tra gli assi di appoggio delle spalle pari a 38 metri in un'unica campata; la luce deriva dalla necessità di salvaguardare l'integrità degli argini, oltrepassandoli nello scavalco. Ciascun impalcato viene realizzato in struttura mista acciaio - calcestruzzo collaboranti con la soletta. La soletta in calcestruzzo armato normale, di spessore complessivo pari a 30cm, è gettata su predalles tralicciate autoportanti.

Sono previsti appoggi di tipo a neoprene incapsulato, con punto fisso posizionato su una delle due spalle e configurazione isostatica per le forze orizzontali; tali appoggi sono dimensionati per le forze orizzontali di esercizio (frenamento, vento) e per sisma di modesta entità. Le azioni orizzontali dovute al sisma proprio del periodo di riferimento 75 anni sono invece assorbite da un sistema di ritegni metallici contrastati, per mezzo di opportuni ammortizzatori in gomma, sulle parti in c.a. delle spalle. Le spalle sono di tipo tradizionale, con fondazioni su pali trivellati di grande diametro.

A tergo delle spalle sono presenti dei sottopassi stradali la cui struttura è solidale con le spalle stesse in modo da formare un unico manufatto: tali sottopassi consentono la viabilità necessaria per garantire la manutenzione futura degli argini e garantiscono inoltre il mantenimento della funzionalità dell'area interclusa tra le strade che costituiscono il nodo. Tali sottopassi presenteranno una larghezza interna pari a 4.00m ed una altezza libera di 4m.

### 3.4. Viabilità di Collegamento ad Ovest

Dalla rotatoria casello ovest di smistamento è prevista una viabilità di collegamento tipo C1 con la SR

245 a ovest del Passante, complessivamente lunga 983 m. avente uno sviluppo altimetrico in rilevato con altezza media sopra il piano campagna pari a 2 m ca. e con la presenza di un sottopasso in occasione di una interferenza con una strada poderale.

A circa 569 m. dall'inizio a Est, si incontra una rotatoria intermedia di collegamento con la futura variante alla SR 515 avente diametro esterno di 87.5 m e larghezza di 9 m, con due banchine da 1.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è del 4% rivolta verso l'interno dell'anello e il profilo longitudinale indica un rilevato avente altezza media, dal piano campagna, di circa 1.5 m. La larghezza dell'anello circolatorio, pari a 9 m, differisce dalla larghezza delle altre rotatorie in quanto questa rotatoria possiede braccia in ingresso aventi due corsie di marcia, appartenenti al successivo tronco stradale che si ricollega alla S.R. 245 Castellana.

Il tronco stradale successivo, sui restanti 414 m, si sviluppa dalla rotatoria suddetta sino all'intersezione con la strada regionale 245 "Castellana". Il tracciato si sviluppa in rilevato ad una quota media di 1.35 m dal piano campagna. A circa m. dall'innesto sulla futura rotatoria della Castellana, è prevista la realizzazione di un attraversamento a raso a servizio della pista ciclabile esistente sulla Castellana. Nell'approccio con la rotatoria sulla Castellana in questo tratto vengono raddoppiate le corsie in ingresso.

La rotatoria di attacco con la S.R. 245 Castellana, oggetto di altro procedimento progettuale, ha un diametro esterno dell'anello circolatorio pari a 90 m e una larghezza di 9 m e due banchine da 1.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è del 4% rivolta verso l'interno dell'anello e un profilo longitudinale orizzontale in rilevato ad un'altezza media, dal piano campagna, pari a 0.5 m ca.

Non sono previste opere d'arte di particolare rilievo; il sottopassaggio destinato alla continuità dei percorsi agricoli viene sostituito da tratti aggiuntivi di viabilità campestre collegati ai sottopassaggi predisposti per la viabilità di servizio ai caselli.

### 3.5. Viabilità di Collegamento ad Est

Il tracciato della viabilità di collegamento ad est del casello ha una lunghezza complessiva di 3400 m circa e suddiviso in due tratti: il primo tra la rotatoria di smistamento a est del casello sino alla rotatoria intermedia ubicata in prossimità di Via Ponte Nuovo (Rotatoria Astori), a nord del centro abitato di Martellago, avente uno sviluppo in direzione nord ovest - sud est, di lunghezza pari a 2200 m con un percorso in fregio al percorso del fiume Dese in allineamento al percorso storico della nuova SR Castellana come inserita nel PRG del comune di Martellago, e il secondo tra la rotatoria suddetta e l'intersezione, sempre a rotatoria, con la Castellana, con direzione nord-sud e sviluppo complessivo di 1200 m circa.

Dopo circa 500 m il nuovo asse viario interseca Via Ca' Nove. Il nuovo tracciato in questo tratto prevede la realizzazione di una rotatoria a raso per lo scambio con la strada comunale via Ca'Nove. Anche in questo caso, a causa del numero di assi convergenti e della loro distribuzione, è stato necessario studiare una nuova rotatoria avente forma ovalizzata e due centri con raggi esterni pari a 26,5 e 45,25 m.

Alla progressiva 0+875 m il tracciato sovrappassa il Canale Piovega di Cappella con un manufatto scatolare e prosegue fino alla progressiva 2+100 circa dove è prevista la rotatoria di intersezione con Via San Paolo, di diametro esterno dell'anello circolatorio pari a 50 m, una larghezza dell'anello circolatorio di 7 m e due banchine da 1.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è del 4% rivolta verso l'interno dell'anello e un profilo longitudinale orizzontale in rilevato ad un'altezza media, dal piano campagna, pari a circa 1,5 m.

Da tale rotatoria il tracciato piega verso sud (asse E) e interseca, dopo circa 200 m, Via Astori che viene interrotta definitivamente. Il collegamento per i soli frontisti viene garantito mediante un novo collegamento, complanare al tracciato principale, e raccordato alla stessa rotatoria di via Ponte Nuovo; la rotatoria viene spostata verso Via Ponte Nuovo che viene direttamente collegato alla nuova viabilità.

Superata via Astori il tracciato è fortemente condizionato, nello sviluppo altimetrico, dalla presenza del sovrappasso del fiume Dese. Allo scopo di limitare l'altezza dei rilevati di approccio al ponte sul Dese (e rispondere quindi alle richieste della Soprintendenza circa la intrusione visiva rispetto al comparto di villa Astori), si è ricercata per il ponte una soluzione strutturale che permettesse il contenimento dello spessore dell'impalcato. La soluzione scelta è stata quella di realizzare un ponte di luce pari a 35 m con travi a via

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

di corsa inferiore.

L'interferenza con via Morosini è stata risolta mediante la realizzazione di una rotatoria a raso; la configurazione è monocentrica regolare con diametro di 50 m circa. La continuità idraulica del collettore Bazzerà, che costeggia via Morosini, è garantita tramite una deviazione meglio descritta sui specifici elaborati di idraulica.

A valle della rotatoria la nuova strada continua in leggero rilevato fino alla rotatoria finale che si innesta sul tracciato attuale della S.R. 245 Castellana a sud est. Quest'ultima rotatoria ha un diametro esterno dell'anello circolatorio pari a 52 m e una larghezza di 7 m e due banchine da 1.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è del 2% rivolta verso l'esterno dell'anello e un profilo longitudinale orizzontale in rilevato ad un'altezza media, dal piano campagna, pari a circa 20 cm in congruenza con l'attuale quota della strada regionale esistente.

### 3.6. Opere d'Arte Minori

#### 3.6.1. Manufatto scatolare sul Piovega di Cappella

Come già detto, lungo la viabilità Est, in corrispondenza dello scavalcamento del canale Piovega di Cappella, è prevista la realizzazione di un manufatto scatolare di luce 10 m e lunghezza complessiva di circa 27 m. Considerata la luce modesta, si prevede di realizzare l'impalcato con soletta piena gettata in opera. Si otterrà in questo modo un manufatto monolitico con fondazione diretta..

#### 3.6.2. Ponte sul Dese - Viabilità complementare Castellana

Il citato ponte sul Fiume Dese (sulla viabilità Est descritta), prevede la realizzazione di una struttura a via inferiore su una luce di 35 m. L'impalcato di larghezza 15,70 m ospita una carreggiata stradale larga 10,50 e due marciapiedi di 1,80m ciascuno (comprensivi dell'ingombro delle barriere metalliche).

La struttura è costituita da 2 travi metalliche longitudinali di bordo di altezza 2,65 m e traversi di altezza pari a 0,8 m, ad interasse di 2,50m, al di sopra del quale viene gettata una soletta in c.a dello spessore di 25 cm, collaborante con i traversi. Sono previsti appoggi di tipo a neoprene incapsulato, con punto fisso posizionato su una delle due spalle; tali appoggi sono dimensionati per le forze orizzontali di esercizio (frenamento, vento) e per sisma di modesta entità. Le azioni orizzontali dovute al sisma proprio del periodo di riferimento 75 anni sono invece assorbite da un sistema di ritegni metallici contrastati, per mezzo di opportuni ammortizzatori in gomma, sulle parti in c.a. delle spalle, previste di tipo tradizionale con fondazioni su pali trivellati di grande diametro.

A tergo delle spalle è presente un sottopasso stradale la cui struttura è solidale con le spalle stesse in modo da formare un unico manufatto: tali sottopassi, di larghezza interna pari a 4.00 m ed altezza libera di 4.00 m., consentono la viabilità necessaria per garantire la manutenzione futura degli argini, garantendo inoltre il mantenimento della funzionalità dell'area interclusa tra le strade che costituiscono il nodo.

### 3.7. Opere di Mitigazione

Le mitigazioni prevalenti, richieste dall'inserimento della nuova infrastruttura, sono rappresentate dall'impianto di barriere fonoassorbenti. Per effetto delle varianti al tracciato emerse in corso di sviluppo del progetto le valutazioni necessarie alla loro individuazione sono state oggetto di specifico approfondimento, con relativo aggiornamento dello studio acustico. Per questa ragione i lavori necessari alla loro posa non sono compresi nella attuale stesura della progettazione esecutiva, pur essendo previsti gli arginelli allargati 2,5 m, misura sufficiente ad accogliere la barriera fonoassorbente e il relativo guardrail di protezione. Sono stati inoltre predisposti :

1. Mitigazioni a verde;
2. Passaggi faunistici.

Le opere di mitigazione comprendono anche opere di inserimento-mascheramento visivo, con piantumazioni arboree che consentono di mascherare il casello alle abitazioni prossime e ricucire i percorsi ecologici in un'area che ha nel Dese il corridoio principale, ma che presenta una morfologia di siepi e filari.

Gli attraversamenti faunistici saranno perlopiù costituiti da tubi in calcestruzzo posti sotto il piano stradale a livello del piano di campagna, aperti su entrambi i lati. I sottopassi saranno progettati per l'attraversamento di animali di media taglia, come la volpe ed il tasso e pertanto avranno un diametro massimo di 40 cm; laddove si preveda un utilizzo del sottopasso prevalentemente da parte di fauna anfibia, saranno realizzate all'esterno del sottopasso stesso alcune depressioni che, riempiendosi d'acqua, potranno richiamare la fauna vagante.

### 3.8. Idraulica

Le zone interessate dalla realizzazione del casello e delle relative rampe di collegamento sono caratterizzate da criticità idrauliche già preesistenti alla costruzione del Passante. Le motivazioni delle sofferenze sono da ascrivere essenzialmente alla topografia dei terreni che impedisce di fatto un efficace smaltimento delle acque di pioggia, e all'insufficienza della capacità di deflusso dei canali e del corso d'acqua principale, il fiume Dese, in corrispondenza di alcune sezioni ristrette, anche per effetto dell'aumento del deflusso per superficie (coefficiente idrometrico) e la riduzione dei tempi di corrvazione delle onde di piena. A queste si devono aggiungere le interazioni in atto fra la rete di bonifica e quella di fognatura che determina, in alcuni periodi, un sovraccarico della prima.

Gli interventi di natura idraulica previsti hanno come finalità essenziale:

- assicurare il collegamento idraulico con le opere di raccolta e smaltimento previste per il Passante;
- non aumentare il rischio idraulico delle zone interessate e salvaguardare le aree poste a valle dell'intersezione delle infrastrutture stradale con il fiume Dese;
- assicurare la tutela dell'ambiente urbano ed agricolo, mantenendo la continuità idraulica degli esistenti canali laddove intercettati dalla piattaforma stradale o dalle opere annesse.

Il drenaggio delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale avviene mediante caditoie e pozzetti che convogliano l'acqua a fossi di guardia al piede del rilevato, realizzati sia a servizio della piattaforma ma anche dei terreni attraversati, la relativa portata proveniente dalla piattaforma autostradale e dai piazzali di casello è trattata nelle vasche di prima pioggia.

Vista la topografia della zona e la complessità della rete di bonifica, a cui si sovrappone il sistema delle acque di piattaforma, si è ritenuto opportuno destinare le aree intercluse fra i caselli e i rilevati stradali all'accumulo temporaneo delle acque provenienti dalla piattaforma e dai terreni contigui. E' stata destinata a laminazione una superficie complessiva di 34000 m<sup>2</sup> circa di cui 22000 m<sup>2</sup> per le aree ad ovest del Passante e i rimanenti per il casello ad est, con una capacità di invaso utile pari a 23.000 m<sup>3</sup>.

Le portate provenienti dalla destra idraulica del Dese vengono convogliate a tale impianto idrovoro da una botte a sifone, già inizialmente prevista nel progetto preliminare del Passante ma sviluppata a livello definitivo nel presente progetto: essa sarà costituita da due tubazioni in c.a.  $\phi$ 1000.

All'impianto idrovoro vengono convogliate anche le acque del Rio Desolino. E' prevista infatti la realizzazione in prossimità della confluenza con il Dese, di una paratoia per l'intercettazione totale della portata e dell'apertura di una luce in fregio all'argine sinistro del fiume Dese. In questo modo si potrà operare una diversione dei deflussi che saranno convogliati, mediante un fosso a sezione trapezia ed una successiva tubazione in c.a., all'impianto idrovoro. Tale manufatto consente di risolvere la criticità idraulica legata al sovrizzo dei livelli idrici Desolino Vecchio per effetto del rigurgito proveniente dal Dese.

Per quanto riguarda invece le aree ad est del passante la portata raccolta tramite i fossi di guardia e laminata nelle aree intercluse verrà smaltita nella rete idrografica esistente, in corsi d'acqua di dimensione adeguata a riceverla. Si ricorda infine che è prevista la realizzazione di un'area golenale di circa 8000 m<sup>2</sup> ottenuta con lo spostamento di circa 850 m di argine sinistro del fiume Dese nel tratto che si estende tra l'intersezione con il Passante e la strettoia del mulino Vidali.

Per quanto concerne l'iterazione della strada in progetto con la rete idrografica, il tracciato stradale interseca il corso del fiume Dese, ma anche alcuni suoi tributari, oltre a collettori della rete di bonifica, fossi comunali e fossi privati. L'approccio seguito per la risoluzione delle interferenze si è basato sui seguenti presupposti fondamentali:

- non creare riduzioni delle sezioni di deflusso in corrispondenza degli attraversamenti al fine di scon-

- giurare il rischio di rigurgiti e conseguenti esondazioni;
- mantenere la continuità idraulica in corrispondenza delle intersezioni del tracciato stradale con i collettori ed i fossi comunali;
- assicurare il drenaggio dei terreni con fossi di guardia, ai piedi dei rilevati stradali, in grado di svolgere il compito di eventuali fossi oblitterati dalle nuove opere;
- mantenere inalterati il più possibile gli attuali recapiti finali della rete di drenaggio, cercando di limitare gli impianti delle portate intercettate dalla rete stradale.

Per quanto concerne l'iterazione della strada in progetto con il collettore di via Cà Nove ed il collettore Bazzera: l'interferenza è stata risolta con la deviazione dell'attuale percorso dei canali per un tratto sufficiente ad assicurare l'intersezione del futuro rilevato stradale con uno scatolare di adeguate dimensioni, in modo da evitare la realizzazione di botti a sifone.

#### 4. NUOVO RACCORDO DI MARCON

Con il Decreto n°18 del 20 maggio 2012, emesso ai sensi dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3273 del 19 marzo 2003 con la quale veniva nominato il Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre e nell'ambito dell'intervento denominato "Passante Autostradale di Mestre", il Commissario Delegato emetteva, nell'ambito delle competenze delegate al Commissario per superare il regime emergenziale, l'Approvazione, con prescrizioni, del progetto definitivo del "Nuovo raccordo di Marcon", per l'importo complessivo di € 12.432.395,34, IVA esclusa.

Gli interventi previsti sono costituiti dalla realizzazione di un nuovo asse (in viadotto) di sovrappasso alla A57, il rifacimento delle 4 rampe monodirezionali di ingresso/uscita dall'autostrada, la realizzazione di 3 nuove rotatorie e di tratti di viabilità di collegamento con la viabilità esistente, utilizzando i criteri e scelte progettuali seguenti:

- studio stradale e trasportistico (tracciato e tipologia piattaforma);
- analisi idraulica, in relazione alle indicazioni del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, in quanto l'opera si inserisce in un sistema di rete di bonifica articolato e complesso;
- risoluzione dell'interferenza con la A57 mediante l'inserimento di un nuovo viadotto.

#### 4.1. Caratteristiche dell'opera

Nelle varie fasi di progetto dello svincolo, sono state poste a confronto due alternative progettuali:

- la prima, in sottopasso, che limitasse, per quanto possibile, i tratti in trincea profonda in corrispondenza dei quali fosse richiesta una struttura di protezione della piattaforma stradale costituita da una soletta e da muri laterali di contenimento per contrastare la spinta idrostatica della falda freatica (che in questo contesto è praticamente superficiale);
- la seconda che prevedesse di sovrappassare la Tangenziale in viadotto in maniera da minimizzare sia l'interferenza con il traffico in transito in fase di esecuzione dei lavori sia i tempi di realizzazione.

La soluzione progettuale adottata è quella relativa all'opera in sovrappasso mediante un viadotto a 3 luci, di lunghezza complessiva pari a 20+38+20 m, avente le stesse caratteristiche di ingombro della soluzione preliminare approvata in sede di Conferenza dei Servizi (sezione trasversale di larghezza pari a 11.60 m e carreggiata stradale di 9.00 m).

La costruzione del sovrappasso si dimostra molto meno interferente con il traffico in transito, limitandosi alla sola fase di varo delle travi, fase che può essere realizzata in una sola notte di week end, sfruttando momenti con volumi di traffico in transito sensibilmente minori di quelli normali, evitando la realizzazione delle due deviazioni provvisorie e prolungate in nuova sede, necessarie alla soluzione in sottopasso.

L'impatto visivo è sicuramente maggiore per la soluzione prescelta anche se si nota che:

- l'area sulla quale insiste l'intervento è fortemente e morfologicamente antropizzata dalla presenza di numerose attività industriali/commerciali.
- La soluzione adottata (viadotto in acciaio con velette), ne favorisce la trasparenza e l'aspetto visivo, migliorandone di conseguenza l'impatto e l'inserimento nel territorio.

## 4.2. Il progetto

Nel dettaglio il progetto prevede lo sviluppo dei seguenti elementi:

- Il viadotto e le rampe di immissione/diversione dall'A57
  - 4 rampe monodirezionali di lunghezza complessiva 2.160 m che consentono l'ingresso/uscita dall'autostrada A57 e il collegamento con le rotatorie di smistamento. La connessione con l'autostrada A57 è realizzata sempre con corsie di ingresso/uscita da/a destra;
  - Una rampa bidirezionale, con uno sviluppo complessivo di 610 m, che si estende dalla rotatoria "Nord" alla rotatoria "esistente" e sovrappassa l'autostrada per mezzo di un manufatto in viadotto di lunghezza complessiva pari a 78 m.
- Viabilità di collegamento di tipo C1 e rotatorie
  - 3 rotatorie di cui una di smistamento (rotatoria "Nord") e 2 di collegamento alla viabilità esistente (rotatoria "via Pialoi" e rotatoria "via del Vetro");
  - viabilità di collegamento di tipo C1 tra le rotatorie Nord, via Pialoi e via Del Vetro e bracci di collegamento alla viabilità urbana esistente (collegamento Via Piave, collegamento Via Del Vetro, collegamento Pialoi nord, collegamento Pialoi sud), per uno sviluppo complessivo di 830 m;
- Pista ciclabile lungo la via Pialoi
  - Verrà realizzata una pista ciclabile di lunghezza 686 m lungo la via Pialoi, che andrà a raccordarsi all'esistente pista ciclopedonale che corre lungo il lato stradale nord della via Alta.
- Adeguamenti dei fossi poderali esistenti

## 4.3. Opere d'Arte

Il Viadotto di scavalco è, come detto, a 3 luci ( $L = 20 + 38 + 20 = 78$  m), posto in leggera curva planimetrica e avente un franco superiore a 5.5 m sulla tangenziale sottostante; l'impalcato è a via di corsa inferiore, con 2 travi principali in acciaio di altezza variabile da massimo di 2.50 m (appoggi pile intermedie), ai valori minimi di 1,50 m sull'appoggio in spalla, e 2.00 in mezzeria della campata centrale.

La soletta dell'impalcato è realizzata mediante getto in opera su predalles autoportanti, che poggiano su traversi metallici, posti ad interasse di circa 3.50; ha spessore costante pari a 30 cm ed è connessa ai traversi mediante piolatura.

Lo schema statico è quello di impalcato continuo su 2 pile e 2 spalle con appoggi tradizionali a neoprene incapsulato. Il sistema di vincolo alle azioni orizzontali prevede che queste siano interamente assorbite dalle pile, di pari entità per le azioni trasversali, mentre le azioni orizzontali longitudinali sono affidate ad una unica pila, salvo casi particolari; le spalle prevedono invece appoggi multi-direzionali che non assorbono sforzi orizzontali.

In particolare è previsto l'inserimento di un vincolo fisso in corrispondenza della pila 2, mentre sull'altra pila sono posizionati appoggi unidirezionali che consentono spostamenti longitudinali, integrati da dispositivi "shock transmitter", che si mobilitano solo per il verificarsi di azioni di tipo impulsivo accoppiando così le pile e distribuendo fra esse le azioni longitudinali in proporzione alla rigidezza.

La sezione trasversale dell'impalcato ha una larghezza utile di 11.60 m e ospita una carreggiata stradale larga 9.0 m e due cordoli da 1.3 m ciascuno, delimitati dal guardrail da un lato e dalla rete metallica di protezione "antilancio" lato esterno ponte. Le pile sono a fusto separato di tipo circolare, con pulvino in allargamento a bicchiere, secondo la tipologia tipica delle opere di scavalco del Passante. Le fondazioni sono di tipo profondo, con pali di diametro 62 cm.

## 4.4. Le Rampe di Svincolo

In aderenza alla piattaforma stradale verranno collocate le 4 corsie specializzate di accelerazione e diversione, che proseguono nelle corrispondenti rampe di ingresso e uscita, 2 a nordovest e 2 a sud-est



dell'autostrada. Le due rampe a nord-ovest dell'A57 terminano nella rotatoria Nord, con funzione di smistamento, mentre le due rampe poste a sud-est terminano nella rotatoria esistente. Le corsie hanno una larghezza pari a 3,75 m, una banchina in destra di larghezza 1,00 m e presentano la stessa pendenza longitudinale e trasversale dell'autostrada stessa.

Una volta staccatesi dall'autostrada, le rampe monodirezionali diventano ciascuna di larghezza pari a 4,00 m (o più per rispettare i criteri di visibilità in curva) con una banchina da entrambi i lati di larghezza minima 1,00 m, e una pendenza trasversale minima di 2,5% e massima di circa 7%.

Lo sviluppo totale delle rampe fino all'innesto delle stesse nelle rotatorie, misura come segue:

- Rampa NI (nord ingresso - direzione Venezia): 725 m;
- Rampa NU (nord uscita - direzione Trieste): 632 m;
- Rampa SI (sud ingresso - direzione Trieste): 299 m;
- Rampa SU (sud uscita - direzione Venezia): 504 m

per un totale di 2.160 m.

#### 4.5. La Viabilità di Collegamento

La nuova viabilità di collegamento che verrà realizzata contestualmente alle rampe di ingresso/uscita dall'A57 è costituita dai seguenti elementi funzionali:

##### Rotatorie

- La rotatoria di Via Pialoi, raggio esterno pari a 32.5 m, verrà realizzata lungo l'esistente via Pialoi. La sezione dell'anello stradale è costituita da una corsia di larghezza 6.00 m e da una banchina laterale interna ed esterna di 1.50 m per una larghezza complessiva di 9.00 m. La rotatoria è costituita da tre bracci, di cui 2 si sviluppano lungo l'esistente via Pialoi (collegamento Pialoi Nord e collegamento Pialoi Sud), mentre il terzo si sviluppa in direzione sud-est verso la rotatoria Nord in progetto.
- La rotatoria Nord, raggio esterno pari a 43.5 m, verrà realizzata nell'area posta a Nord-Est della zona industriale di Marcon e avrà una funzione di smistamento dei flussi di traffico - diretti alle/provenienti dalle - rampe Nord Ingresso e Nord Uscita dell'autostrada A57, dalla zona industriale e dal centro urbano di Marcon attraverso Via Pialoi, Via Piave e Via del Vetro. Essa presenta una sezione stradale costituita da una corsia unica di larghezza 9 m e banchine laterali interna ed esterna di larghezza 1.5 m. I 3 bracci collegano la rotatoria il primo a nord-ovest con Via Pialoi, il secondo a sud-est con la rampa bidirezionale del viadotto e le rampe monodirezionali Nord-Ingresso e Nord-Uscita e il terzo a est con la rotatoria di Via del Vetro.
- La rotatoria di Via del Vetro, un raggio esterno pari a 25.00 m, verrà realizzata a ridosso dell'area residenziale che si sviluppa a partire da Via Piave e Via del Vetro. La corsia di marcia ha una larghezza di 6.00 m e una banchina laterale sia interna che esterna di 1.50 m. I 3 bracci si sviluppano nelle 3 direzioni Via Piave, Via Del Vetro e in direzione della rotatoria Nord.

##### Collegamenti

- Il collegamento Ovest, di lunghezza 323 m va dalla Rotatoria Nord alla rotatoria di Via Pialoi e si estende a margine della zona industriale di Marcon; tra le progressive 250.00 e 275.00 del collegamento verrà collocato, sotto la piattaforma stradale, uno scatolare 1.50x1.25 m per l'attraversamento del collettore Boschetta. Da entrambi i lati del braccio di ingresso nella rotatoria di Via Pialoi, per circa 100 m, verranno collocate barriere fonoassorbenti.
- Il collegamento Est, di lunghezza 188 m, si sviluppa dalla Rotatoria Nord di smistamento alla rotatoria di Via Del Vetro in direzione sud-est;
- I collegamenti Via Piave e Via del Vetro si dipartono dalla rotatoria di Via del Vetro e misurano rispettivamente uno sviluppo di 68 m e 101 m. Essi consentono la connessione con la viabilità urbana esistente del comune di Marcon. Lungo i lati nord del collegamento Via Del Vetro e lungo entrambi i lati del collegamento Via Piave verranno collocate, oltre alle barriere di sicurezza, anche delle barriere fonoassorbenti per ridurre il disturbo provocato dal traffico alle abitazioni esistenti.

Le sezioni stradali di tutti i collegamenti sono di tipo C1, con corsie di larghezza 3.75 m e banchine da entrambi i lati di larghezza 1.50 m, salvo che per il tratto di Via Piave dove è prevista la sezione di tipo

F2, con corsie di 3.25 m e banchine laterali di 1.00 m.

#### 4.6. Idraulica

Le aree interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura stradale sono caratterizzate da criticità idrauliche preesistenti alla realizzazione dell'autostrada A57. Da un lato si tratta infatti di terreni che per loro natura impediscono un efficace smaltimento delle acque piovane, dall'altro vi è una insufficiente capacità di deflusso dei canali causata essenzialmente da una cattiva manutenzione dei fossi privati.

Gli interventi in progetto hanno come principali finalità le seguenti:

- non aumentare il rischio idraulico delle aree interessate;
- garantire l'invarianza idraulica del sistema di scarico delle acque di piattaforma nell'idrografia superficiale esistente (sia ante-operam che post-operam);
- assicurare la tutela dell'ambiente urbano ed agricolo, mantenendo la continuità idraulica dei canali esistenti, laddove intercettati dalla piattaforma stradale o dalle opere annesse;
- assicurare il necessario collegamento idraulico con le opere di raccolta e smaltimento già previste per l'autostrada.

Il drenaggio delle acque meteoriche dalla piattaforma stradale avverrà mediante caditoie e pozzetti che convogliano l'acqua ai fossi di guardia al piede del rilevato, realizzati sia al servizio della piattaforma che dei terreni attraversati; nei tratti in rilevato sarà utilizzata una serie di embrici posti lungo le scarpate che convogliano le acque ai fossi laterali posti al piede del rilevato.

#### Interferenze Idrauliche

Le opere infrastrutturali in progetto intersecano alcuni collettori della rete di bonifica gestita dal Consorzio Acque Risorgive (ex Consorzio Dese Sile), con in particolare il bacino della Fossa Storta, che ha come recapito il Fiume Dese. Per la risoluzione delle interferenze si è cercato di:

- evitare la riduzione delle sezioni di deflusso in corrispondenza degli attraversamenti per scongiurare il rischio di rigurgiti e conseguenti esondazioni;
- mantenere la continuità idraulica in corrispondenza delle intersezioni del tracciato stradale con i collettori consortili ed i fossi comunali;
- assicurare il drenaggio dei terreni con fossi di guardia, ai piedi dei rilevati stradali, in grado di svolgere il compito degli eventuali fossi eventualmente interferiti dalle nuove opere;
- mantenere inalterati il più possibile gli attuali recapiti finali della rete di drenaggio, cercando di limitare gli impatti delle portate intercettate dalla rete stradale.

Gli interventi previsti sono:

1. Adeguamento dell'esistente manufatto di attraversamento della Fossa Storta in corrispondenza delle nuove rampe Nord Ingresso e Sud Uscita. L'opera non modificherà in alcun modo sezioni ed ingombri attuali, garantendo l'invarianza delle condizioni di deflusso del corpo idrico;
2. Rettifica della Fossa Storta a valle dell'A57 in corrispondenza di un'ansa della stessa e la rampa Sud-Uscita, dove si viene a creare un'interferenza planimetrica. Si prevede una nuova inalveazione della Fossa Storta mediante una rettifica di circa 90 m dell'attuale ansa, garantendo la stessa sagoma di deflusso e proteggendo le sponde ed il fondo con roccia calcarea di adeguata pezzatura, per evitare fenomeni erosivi.
3. Adeguamento del tratto tombato del Collettore Boschetta dall'esistente rotatoria di Via Piave alla confluenza nella Fossa Storta, mediante la sostituzione dell'attuale tubazione DN100 cm in cls con tratti di fosso e di scatolare di dimensioni adeguate a smaltire agevolmente la portata massima. Previsti: un attraversamento della viabilità in progetto con scatolare 1.50x2.00 m in prossimità della rotatoria esistente su Via Piave dove al momento inizia la tubazione da sostituire, un tratto di fosso di circa 110 m che porta al collegamento est, che verrà attraversato con uno scatolare, sempre 1.50x2.00 m, un altro tratto di fosso di guardia lungo circa 50 m che riporta al collettore Boschetta
4. Attraversamento lungo il collettore Boschetta mediante un nuovo scatolare in cls di dimensioni 2,5 x 2,0 m lungo 70 m in grado di smaltire agevolmente la portata massima prevista garantendo un adeguato franco di sicurezza.

Oltre a questi interventi, il Consorzio Acque Risorgive ha valutato la possibilità di utilizzare le aree comprese tra il collettore Fossa Storta e la nuova viabilità, nel tratto a ovest dell'A57, come bacino di laminazione del canale stesso. La rete di smaltimento delle acque di piattaforma sarà quindi compatibile con le eventuali opere di laminazione.

Dal punto di vista idrologico il dimensionamento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche è stato svolto perimetrando i bacini da drenare, individuando i recapiti finali delle acque raccolte e valutando i volumi in funzione della pluviometria della zona in cui ricade l'opera da realizzare. Inoltre, a causa della sovrapposizione della nuova arteria stradale con la rete di bonifica, i fossi di guardia ai piedi dei rilevati sono destinati non solo alla raccolta delle acque di piattaforma, ma anche al drenaggio dei terreni attraversati; a causa del fatto che la piattaforma stradale interrompe l'attuale continuità idraulica della rete di bonifica cosicché i tratti in rilevato potrebbero impedire il libero deflusso delle acque di ruscellamento verso gli attuali recapiti finali.

Come accennato in premessa il sistema di fossi di guardia andrà a drenare anche quota parte della campagna circostante perseguendo quindi un miglioramento delle condizioni di deflusso nonché risolvere criticità locali pregresse.

#### 4.7. Sintesi Procedura

In relazione del Progetto del Nuovo Raccordo di Marcon, agli effetti della procedura in corso, è da notare come tale progetto non faccia parte né della vecchio progetto del "Passante di Mestre", né dell'attuale procedura di Verifica di Attuazione del Casello di Martellago, pur se inquadrato, correttamente, nel gruppo di Opere afferenti all'intervento globale sotto il mandato del Commissario Delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre (Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3273 del 19 marzo 2003).

L'iter dell'intervento inizia con il Decreto n. 3 del 14.01.2008, del Commissario Delegato, previa Conferenza dei Servizi tenutasi il 14.12.2007, con cui veniva approvato (con prescrizioni) il progetto definitivo del nuovo raccordo di Marcon, del quale però, nell'ambito della III Perizia suppletiva e di variante, approvata con Determina commissariale n.519/2010, si è reso necessario sospendere temporaneamente la realizzazione, in quanto la soluzione progettuale proposta prevedeva la realizzazione di un sottopasso nel sedime della A57, il cui costo non consentiva la compatibilità con le risorse finanziarie disponibili.

Il Piano Economico e Finanziario di CAV S.p.A., allegato alla Convenzione del 23.03.2010, destinava, tuttavia, parte delle proprie risorse per la realizzazione dell'opera e successivamente, con nota n. 10567 del 27.09.2011, CAV S.p.A., su richiesta del Commissario Delegato n. 2042 del 08.09.2011, comunicava il proprio benessere per la prosecuzione delle attività progettuali, nell'ipotesi aggiornata di soluzione progettuale con sovrappasso alla A57, nei limiti delle risorse previste nel Piano Economico e Finanziario di cui alla citata Convenzione del 23.03.2010;

In data 12.10.2011 il Commissario Delegato, con nota n. 2328, disponeva al Contraente Generale di procedere con la Progettazione Definitiva dell'opera in argomento, nei limiti delle risorse finanziarie previste nel Piano Finanziario di CAV S.p.A. allegato alla Convenzione del 23.03.2010 e con nota n. 15726 del 12.12.2011 il Contraente Generale trasmetteva il progetto definitivo aggiornato del "Nuovo raccordo di Marcon".

In data 20.05.2012 con Decreto n°17/2012, il Commissario Delegato approvava, con prescrizioni, il Progetto Definitivo.

In conclusione si nota come l'opera "Nuovo Raccordo di Marcon" non sia mai stata inserita nella procedura originaria relativa al "Passante di Mestre" di cui al Parere del 16/09/2003 e successiva Delibera CIPE n. 80 del 07/11/2003, né nell'ambito della procedura di Verifica di Compatibilità Ambientale relativa al Progetto del "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" di cui al Parere n° 724 del 10.06.2011 (Caselli di Martellago-Scorzé e Dolo-Pianiga), così da evidenziare come tale progetto non possa essere incluso nella procedura di attuazione in esame ma, eventualmente, essere oggetto di un separato iter approvativo.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large vertical signature and several smaller initials.

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including a large signature and several smaller initials.

## 5. OTTEMPERANZA DEL PROGETTO "CASELLO DI MARTELLAGO"

### 5.1. Premesse

In relazione al progetto di cui alla Verifica di Attuazione, è stata analizzata la documentazione progettuale presentata dal Proponente, confrontando gli elaborati progettuali con riferimento alle specifiche prescrizioni di cui al Parere CTVA n° 724 del 10.06.2011, l'esame delle risposte e considerazioni del Proponente così come esposte nella Relazione ANAS Prot. CVE-0041815-P del 04/12/2012, dalla quale si estrapolano gli indirizzi progettuali relativi alle opere di Mitigazione e di Verifica Idraulica, particolarmente importanti per la valutazione dell'intervento. In particolare si evince che :

#### 5.1.1. Opere di Mitigazione

Le mitigazioni prevalenti, richieste dall'inserimento della nuova infrastruttura, sono rappresentate dall'impianto di barriere fonoassorbenti. Per effetto delle varianti al tracciato emerse in corso di sviluppo del progetto le valutazioni necessarie alla loro individuazione sono state oggetto di specifico approfondimento, con relativo aggiornamento dello studio acustico. Per questa ragione i lavori necessari alla loro posa non sono compresi nella stesura della progettazione esecutiva. Tuttavia in ampi tratti del tracciato di collegamento Est, dove vi sono già sufficienti indicazioni sulla prevedibile posa di barriere fonoassorbenti, è stato predisposto un arginello allargato di 2,5 m sufficiente ad accogliere la barriera fono assorbente e il relativo guard-rail di protezione.

Oltre alle barriere fonoassorbenti sono stati predisposti i seguenti ulteriori interventi di mitigazione:

- Mitigazioni a verde;
- Passaggi faunistici. IDRAULICA

#### 5.1.2. Idraulica

Le zone interessate dalla realizzazione del casello e delle relative rampe di collegamento sono caratterizzate da criticità idrauliche già preesistenti alla costruzione del Passante, derivanti essenzialmente alla topografia dei terreni che impedisce di fatto un efficace smaltimento delle acque di pioggia e all'insufficienza della capacità di deflusso dei canali e del corso d'acqua principale, il fiume Dese, in corrispondenza di alcune sezioni ristrette, sia per l'aumento del deflusso per superficie (coefficiente idrometrico) che per la riduzione dei tempi di corrivazione delle onde di piena.

A queste cause si possono aggiungere le interazioni in atto fra la rete di bonifica e quella di fognatura che determina, in alcuni periodi, un sovraccarico della prima.

Gli interventi di natura idraulica previsti hanno come finalità essenziale:

- assicurare il collegamento idraulico con le opere di raccolta e smaltimento già previste per il Passante;
- garantire l'invarianza idraulica del sistema di scarico delle acque di piattaforma nell'idrografia superficiale esistente (invarianza delle portate ante-operam e post-operam scaricate);
- non aumentare il rischio idraulico delle zone interessate e salvaguardare le aree poste a valle dell'intersezione delle infrastrutture stradale con il fiume tese;
- assicurare la tutela dell'ambiente urbano ed agricolo, mantenendo la continuità idraulica degli esistenti canali intercettati dalla piattaforma stradale o dalle opere annesse.

### 5.2. Matrice di Ottemperanza

Nelle pagine seguenti viene riportata la matrice di ottemperanza del Progetto, in cui sono elencate e riportate con la loro numerazione originaria, le prescrizioni di cui al Parere n°724/2012, la colonna con i risultati dell'analisi delle documentazioni presentate, e infine una colonna con il giudizio sintetico sull'esito di tale esame.

Verifica di Attuazione

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

N	sub/TESTO della PRESCRIZIONE	intesi da Documentazione del Proponente	Esito Verifica
<b>PARTE I<sup>a</sup> - PRESCRIZIONI</b>			
<b>Prescrizioni di Carattere Generale</b>			
1.	<p>Con riferimento allo svincolo di Dolo - Pianiga - Riviera dei Brenna, il progetto definitivo dovrà essere sviluppato sulla base delle dovute verifiche con Enti Regionali e Locali, e specificamente tenendo conto delle prescrizioni contenute nella Delibera della Regione Veneto del 04/08/2010. In particolare, si dovrà tener conto delle interferenze con la viabilità locale, approfondendo lo studio della soluzione con l'obiettivo della riqualificazione dei tracciati di viabilità secondaria, verificando le interferenze delle opere stradali con i perimetri delle aziende agricole e/o proprietà private al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'accessibilità esistente oltre che l'integrità e la funzionalità.</p>	<p>Il casello di Dolo - Pianiga - Riviera dei Brenna non è stato presentato dal Proponente.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
2.	<p>Con riferimento allo svincolo di Martellago-Scorré, si concorda con la proposta progettuale di tracciato denominata Alternativa "4". Restano valide le preoccupazioni sui traffici indotti sulla viabilità secondaria, da verificare puntualmente nella fase di progetto definitivo. Il progetto, in relazione alla viabilità di collegamento e di interconnessione con l'abitato di Martellago, dovrà essere sviluppato secondo la soluzione base, incluso il sottopasso su Via Ca' Nove, così come rappresentata nelle integrazioni prodotte su richiesta della Commissione; la soluzione esaminata dovrà essere approfondita in fase progettuale definitiva (in concertazione con le autorità Comunali interferenti) in relazione alla definizione delle problematiche relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interferenza con le zone agricole di pregio eventualmente interessate dall'infrastruttura anche solo come ricaduta di inquinanti al suolo.</li> <li>• Minimizzazione degli impatti sulla rete di irrigazione locale e d eventuale progetto di modifica e sostituzione</li> <li>• Minimizzazione dei reliquati agricoli e loro destinazione ad opere di mitigazione e/o compensazione.</li> </ul>	<p>La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo Relazione Descrittiva e negli elaborati progettuali. In relazione agli interventi per la minimizzazione dei reliquati il Proponente conferma analoga prescrizione del commissario dichiarandosi pronto a inserire opere di mitigazione ambientale (in particolare presso la roatoria di via Ca' Nove).</p> <p><b>RIFERIMENTI:</b>                  Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)                  Relazione Idrologica e Idraulica .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RI.001.00)</p>	<p><b>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</b>                  Da verificare in attuazione in relazione agli interventi su aree di pregio e acquisizione di reliquati.                  Da verificare localmente gli interventi sugli impianti irrigui.</p>
3.	<p>Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione; in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione in accordo con le Entità territoriali di competenza, delagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.</p>	<p>La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo, così come descritto nella Relazione Generale e negli elaborati acclusi al progetto.</p> <p><b>RIFERIMENTI:</b>                  Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00)</p>	<p><b>RECEPIUTA</b>                  Da verificare in attuazione</p>
4.	<p>Inscrivere nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.</p>	<p>Capitolati d'appalto non presenti tra gli elaborati</p>	<p><b>NON OTTEMPERATA</b></p>
5.	<p>Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di eventuale riutilizzo delle terre ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n. 152/06, modificato e integrato dal D.Lgs. n. 128/2010.</p>	<p>Non presente negli elaborati</p>	<p><b>NON OTTEMPERATA</b></p>
6.	<p>Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, punitivi e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornati, e integrati alla luce delle presenti prescrizioni; recepirci e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 3,0% dell'importo dei lavori, nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni.</p>	<p>La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo. Non sono presenti proposte di compensazione nella misura indicata, anche se economicamente previste. Si cita "Il rimboschimento ritenuto tra le opere compensative residue (si vedano gli elaborati grafici). Le opere residue riguardano interventi che verranno eseguiti in economia e non rientrano nel quadro economico di progetto".</p> <p><b>RIFERIMENTI:</b>                  Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00)</p>	<p><b>RECEPIUTA PARZIALMENTE</b>                  Da verificare in attuazione</p>

*[Handwritten signature]*

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

N	sub TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
---	------------------------------	---------------------------------------	----------------

	Prescrizioni di Carattere Ambientale		
--	--------------------------------------	--	--

7.	Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati, con particolare attenzione alla presenza dei recettori sensibili, per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA; completare con un calcolo delle emissioni di inquinanti associate al traffico sulla viabilità interconnessa, così come fatto per il tracciato principale, soprattutto considerando la nuova distribuzione di traffico che consegue alla creazione di un tronco totalmente ex-novo che inevitabilmente tende a modificare il quadro distributivo del traffico e delle emissioni.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
----	---	---	-----------------

8.	Inserire un Protocollo Operativo con Regione, Province di riferimento, ARPA Regionale ed Enti Locali interessati, in stretta connessione con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio generale del Passante di Mestre, per stabilire gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti. Le misurazioni saranno effettuate con un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal rilevamento saranno gestite dall'ARPA Regionale, che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.	Per tale prescrizione sono in fase di avvio le attività propedeutiche alla formalizzazione di un protocollo operativo.	RECEPITA Da verificare in attuazione
----	---	--	---

9.	Integrare la cartografia idrogeologica con l'indicazione della profondità dal piano di campagna della falda superficiale e valutare la vulnerabilità non sulla base dell'ambiente indisturbato, ma sulla possibile o probabile interferenza diretta dei lavori sulla falda stessa, coordinarsi nella fase di progettazione degli interventi volti alla riduzione delle criticità, con il Consorzio Acque Risorgive.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali.	RECEPITA Da verificare in attuazione
----	---	--	---

10.	Verificare che le opere provvisoriale e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo Relazione Descrittiva e negli elaborati progettuali.	RECEPITA Da verificare in attuazione in relazione al PMA di progetto.
-----	---	--	--

11.	Prevedere, a base delle verifiche nei punti di intersezione del tracciato e delle aree di cantiere con zone a vulnerabilità da media ad elevata e con aree di esondazione, un tempo di ritorno stabilito almeno in TR = 50.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali.	OTTEMPERATA
-----	---	--	-------------

12.	Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con TR=100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume; prevedere l'impossibilità che sversamenti di sostanze inquinanti possa, in alcun modo, d'fluire nelle reti irrigue prima del dovuto trattamento.	Le vasche di prima pioggia hanno capacità superiore a 40 mc, che è il valore cautelativo assunto per poter immagazzinare tutto il liquido riversato accidentalmente da un'autocisterna sulla piattaforma stradale (circa 30 mc) più eventuale fanghiglia o acqua di lavaggio della strada. L'"Onda Nera" viene trattenuta in tale vasca cieca in quanto la pompa di svuotamento della vasca entra in funzione soltanto al termine di un evento piovoso, inoltre è possibile bloccare il funzionamento dalla centrale di controllo.	NON OTTEMPERATA
-----	--	--	-----------------

13.	Programmare la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico (con particolare riferimento all'avifauna).	Relazione Idrologica e Idraulica .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RI.001.00)	RECEPITA Da verificare in attuazione
-----	---	---	---

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Verifica d'intervento

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

N	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
14.	Porre particolare attenzione, nella progettazione definitiva, agli effetti dell'inquinamento luminoso determinato dall'opera in esercizio, prevedendone le misure di mitigazione correlate.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione di Calcolo Illuminotecnico .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RC.002.00)	OTTENNERATA Verifica in sede attuativa
15.	Realizzare, anche per le aree SICZ/PS "Cave di Noale" ex-cave di Villetta di Salzano" posti a distanze abbastanza prossime al territorio esaminato (rispettivamente 3500 e 2280 m) una indagine sulla presenza di chiroterofauna in ambedue i siti, in cui è presumibile la presenza di questi mammiferi, prevedendo, in caso di accertata presenza, le stesse misure di mitigazione adottate per il SICZ/PS "Ex cave di Martellago".	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTENNERATA
16.	Prevedere sempre un'ampiezza delle luci di riva dei manufatti, tali da garantire il mantenimento, quando non l'ampliamento delle fasce ripariali, atte a costituire corridoi ecologici.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo, così come descritto e negli elaborati acclusi al progetto. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00)	RECEPIA Da verificare in attuazione
17.	Effettuare uno studio statistico dell'area sul traffico dei mezzi pesanti e la loro incidenza, con particolare riguardo agli incidenti che possano causare sversamenti di sostanze inquinanti, per determinare la frequenza attesa degli eventi accidentali e definire una scala di pericolosità lungo il tracciato della nuova opera e dettagliare la descrizione del sistemai gestione dell'emergenza, in caso di incidente con sversamento, che si prevede di adottare lungo il percorso della nuova opera stradale.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTENNERATA
18.	Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima 1:5000, con individuazione di tutti i ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati: • Mappe acustiche dello stato attuale con individuazione dei ricettori; • Mappe acustiche in fase di cantiere con individuazione dei ricettori; • Confronto fra i livelli immessi ed emessi con i rispettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del ricettore; • Rispetto o meno del criterio differenziale secondo cui la differenza tra il livello di rumore ambientale ed il rumore residuo (ottenuto "spegnendo" le sorgenti ascrivibili alle attività di cantiere) deve essere minore di 5dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno. • Mappe acustiche in fase di cantiere con l'inserimento degli eventuali interventi di mitigazione (ove ritenuti necessari); Tutte le indicazioni relative all'ubicazione delle barriere e degli eventuali interventi diretti al ricettore, in particolar modo per i ricettori per i quali nello studio si è già riscontrato il superamento dei limiti.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione. "In particolare viene stralciata dal progetto la WBE relativi alle barriere fonoassorbenti, in attesa dello specifico aggiornamento dello studio acustico." <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)	NON OTTENNERATA
19.	Ricalcolare, ove sussistano le situazioni di concorsualità di infrastrutture esistenti, per ciascuna sorgente, i valori limite di emissione per i quali si dovranno dimensionare le opere di mitigazione acustica, specificando la tipologia dell'infrastruttura concorsuale, secondo quanto prescritto dall'All. 4 del DM 29/1/2000.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione. "In particolare viene stralciata dal progetto la WBE relativa alle barriere fonoassorbenti, in attesa dello specifico aggiornamento dello studio acustico" <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)	NON OTTENNERATA
20.	Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi relativi alle principali e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)	OTTENNERATA Verifica in sede attuativa

Handwritten signature and notes at the bottom of the page.

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

Verifica di Attuazione

N	sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
21.		Prevedere l'uso, nei manufatti di nuova costruzione, di tetti e pareti verdi, e considerare l'inscrimento di pannelli fotovoltaici sulle pensiline delle barriere di esazione.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
22.		Utilizzare, in tutte le aree adibite a parcheggio, una pavimentazione alternativa all'asfalto (es. grigliato misto a verde), verificando, comunque, la possibilità di ridurre l'ampiezza.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
23.		Prevedere, nella fase di realizzazione delle opere: • Le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi relativi alle principali e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)	OTTEMPERATA Verifica in sede attuativa
		Prescrizioni relative alla Fase di cantiere		
24.		Detagliare puntualmente ogni impianto di cantierizzazione:	<b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.5E2.00000.PE.RD.001.00)	
	a)	Realizzando una cartografia di dettaglio di tutte le potenziali interferenze dei cantieri con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, in particolare per quelle opere la cui realizzazione potrebbe richiedere l'adozione di un sistema temporaneo di abbassamento delle falde idrica superficiale con diminuzione dell'approvvigionamento per usi industriali e/o agricoli locali;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	b)	Definendo criteri e modalità di messa in opera delle attività di cantiere, volte alla minimizzazione degli eventuali impatti con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, e le misure per la minimizzazione degli eventuali sversamenti di oli e inquinanti chimici in fase di cantiere;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	c)	Individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere, e dimensionando gli impianti di depurazione in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal Dlgs 152/1999 e s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	d)	Prevedendo per tutti i cantieri impianti con riciclo d'acqua completo per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo, e valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro);	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	e)	specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, specificando le modalità di trattamento delle acque di prima pioggia, e non, per ciascuna delle aree di cantiere;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	f)	progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dai cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	g)	specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e dei le polveri e le misure per evitare superamenti, impiantabili alle attività di cantiere, dei va-lori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	h)	analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	i)	descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica di eventuali materiali pericolosi;	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
	j)	specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Planimetrie di Cantiere .pdf	RECEPTO Da verificare in attuazione
25.		Fornire un quadro di dettaglio della gestione delle terre scavate verificando che non provengano da siti contaminati o sottoposti a interventi di bonifica ai sensi del Titolo V della Parte IV del	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA



Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

Verifica di Attuazione

N	sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		D.Lgs 152/06, come modificato dal D.Lgs.1281/2010; produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs.128/2010.		
26.		Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva degli impianti.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA
27.		Utilizzare solo mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni) con motori a ciclo diesel siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali.	RECEPITA Da verificare in attuazione
28.		Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione possibili, relativamente alle interferenze a carico della componente fauna, con particolare riferimento all'impatto dovuto all'illuminazione, adottando impianti a luce direzionata (evitando così la dispersione del fascio di luce) che utilizzino lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione di Calcolo Illuminotecnico .pdf (ZL.SE2.00000.PE.RC.002.00)	RECEPITA Da verificare in attuazione
		<b>Prescrizioni relative a Problematiche del Territorio interferito</b>		
29.		Approfondire in fase di progettazione definitiva, in accordo con le Entità territorialmente competenti, lo studio del nodo viabilistico di intersezione EST della nuova infrastruttura con la SR245; in particolare dovranno essere verificate le soluzioni atte ad evitare la creazione di un effetto di accumulo dei suddetti flussi, prospettando tutte le soluzioni o procedure atte ad ottimizzare e canalizzare il traffico, e definendo con esattezza la posizione della nuova rotatoria tramite rilievi celestematici di dettaglio. Analogo approfondimento dovrà essere reso a verificare un collegamento diretto tra la SP 39 "Scorzè-Mogliano" e l'accesso al casello.	La prescrizione è stata recepita per quanto attiene agli interventi relativi alle principali e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.SE2.00000.PE.RD.001.00)	OTTEMPERATA Verifica in sede attuativa
30.		Studiare in collaborazione con gli Enti territoriali di competenza e/o di tutela, tutte le possibili soluzioni progettuali che minimizzano gli impatti sulle presistenze storico - architettoniche interferite, in particolare predisporre, in fase di progetto definitivo e in accordo con la Sovrintendenza competente, una modifica verso Est del tracciato di entità tale da garantire la minimizzazione o l'annullamento di impatti su Villa Asiori.	La prescrizione è stata recepita avvicinando la rotatoria a via Ponte Nuovo e predisponendola per l'innesto. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.SE2.00000.PE.RD.001.00)	RECEPITA Da verificare in attuazione
31.		Implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, sia in fase di cantiere che di esercizio, siano essi sede di residenze che di attività artigianali o industriali.	La prescrizione è stata ottemperata nello sviluppo delle soluzioni finali adottate per quanto attiene agli interventi relativi alle opere principali e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Generale Descrittiva .pdf (ZL.SE2.00000.PE.RD.001.00)	OTTEMPERATA Verifica in sede attuativa
32.		Analizzare e verificare in accordo con il P/Al la situazione di sicurezza relativa alle aree golenali createsi in sponda destra del Dese, mettendo in atto tutte le attività atte alla messa in sicurezza delle aree citate.	La prescrizione è stata ottemperata negli interventi relativi alle opere principali e negli elaborati progettuali. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Idrologica e Idraulica .pdf (ZL.SE2.00000.PE.RI.001.00)	OTTEMPERATA Da verificare in sede attuativa
		<b>Prescrizioni da recepire nel Progetto Definitivo</b>		
33.		Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e le "Linee Guida per il progetto di monitoraggio ambientale" (rev. 2 del 23 luglio 2007) redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, con fre-	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla prescrizione	NON OTTEMPERATA

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

Verifica di Attinenza

N	sub	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
		quenze di campionamento da concordare con l'ARPA Regionale per ciascuna componente; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.		
34.		Concordare la durata del Monitoraggio post-operam con la Regione Veneto e con l'ARPA Regionale, proseguendolo l'operatività nel settore sino al raggiungimento di una situazione di equilibrio per le singole componenti monitorate, utilizzando in tutte le fasi (ante, in corso e post - Operam) la stessa metodica di analisi, in particolare le misure post-operam dovranno essere realizzate con le frequenze e per la durata usata in corso d'opera.		NON OTTEMPERATA
35.		Inserire nel piano di monitoraggio i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera utilizzati a scopi idropotabili e che emungano dai livelli di falda più profondi con l'obiettivo di evidenziare, attraverso tale controllo, le eventuali modifiche significative, in quantità e/o qualità, dell'approvvigionamento idropotabile.		NON OTTEMPERATA
36.		Inserire per tutti e tre i siti SIC/ZPS presenti, a valle dell'analisi dei corridoi di spostamento di chirotteri e uccelli, che possono spostarsi da un sito all'altro per riprodursi e alimentarsi, un adeguato monitoraggio su tali popolazioni al fine di valutare i reali effetti negativi prodotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'opera sulle specie e sugli habitat in essi presenti.		NON OTTEMPERATA
37.		Per quel che riguarda lo Svincolo di Marellago-Scorzè, in relazione all'approfondimento relativo all'analisi faunistica, prevedere un monitoraggio post-operam dell'area in esame per verificare la funzionalità dei corridoi creati.		NON OTTEMPERATA
38.		Adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 76/12001).		OTTEMPORATA
39.		Definire la provenienza degli approvvigionamenti per le terre da utilizzare nei rilevati. Nel caso risultati necessario prevedere l'apertura e l'utilizzo di una nuova cava, il progetto dovrà essere sottoposto ad approvazione da parte del MATIM.		NON OTTEMPERATA
<b>PARTE 2<sup>a</sup> - RACCOMANDAZIONI</b>				
A.		La progettazione dello svincolo di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta sia ulteriormente approfondita e sottoposta ad una accurata verifica di congruenza con tutte le iniziative in atto nello stesso ambito territoriale con la rimodulazione sia del quadro trasportistico che della localizzazione dello svincolo, in considerazione dell'esistenza di iniziative infrastrutturali di rilevante importanza, sotto il profilo territoriale (Ore-Mestre immediatamente ad Est, collegamenti con A4, GRA di Padova e SITAVE ad Ovest), in corso di progettazione e realizzazione nell'area, ognuna a differente livelli di avanzamento procedurale e progettuali.	Il casello di Dolo - Pianiga - Riviera dei Brenta non è stato presentato dal Proponente.	<input type="checkbox"/> NON APPLICABILE
B.		Quando non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possiede o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.	Si conferma che le procedure di sistema saranno adottate anche per i lavori in oggetto, previo rinnovo della certificazione di cui alla norma ISO 14001.	OTTEMPORATA
C.		Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (semi, talee, ecc.) 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 di scadente qualità, ecc.).	La raccomandazione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf ZL.SE2.000000.PE.RT.005.00	RECEPITA Da verificare in attuazione
D.		Si utilizzi, per il monitoraggio ambientale, il supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.	Nel progetto non sono stati presentati elaborati relativi alla raccomandazione	NON OTTEMPERATA
E.		Si prevedano opportuni programmi di pulizia e manutenzione di tutti i manufatti idraulici destinati alla operatività della laminazione (botte a sifone, attraversamenti, ecc.) la cui efficacia costituisca presupposto fondamentale per la buona riuscita delle misure di mitigazione.	La raccomandazione è stata recepita per quanto attiene al programma di manutenzione delle opere del progetto esecutivo.	RECEPITA Da verificare in attuazione

Analisi Prescrizioni Parere CTVIA n°724 del 10 giugno 2011

N	TESTO della PRESCRIZIONE	Sintesi Argomentazioni del Proponente	Esito Verifica
F.	Siano verificate, in fase di progettazione definitiva, le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità e siano delimitate le eventuali azioni di mitigazione e/o compensazione.	Relazione piano di Manutenzione .pdf ZL.5E2.00000.PE.MA.002.00 La raccomandazione è stata parzialmente recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo, ma non per le opere di compensazione. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00	PARZIALMENTE RECEPITA Da verificare in attuazione
G.	Si raccomanda, in riferimento all'indicazione progettuale, l'utilizzo per le siepi arboree di piante che producano frutti eduli, e l'inserimento di rosacee proprio per facilitare la maggiore eterogeneità dei consumatori finali.	La raccomandazione è stata recepita per quanto attiene agli interventi di mitigazione inerenti il progetto esecutivo. <b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00	RECEPITA Da verificare in attuazione
H.	Si preveda per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di icone che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.	La raccomandazione è stata recepita nel progetto esecutivo.	RECEPITA Da verificare in attuazione
I.	Si favorisca, se possibile, la continuità di tutte le opere a verde di mitigazione con gli interventi in corso di esecuzione nelle medesime tratte, del progetto "Passante Verde".	<b>RIFERIMENTI:</b> Relazione Tecnica Mitigazioni .pdf ZL.5E2.00000.PE.RT.005.00	RECEPITA Da verificare in attuazione

### 5.5. Considerazioni conclusive

Le prescrizioni di cui al Parere CTVA n°724 di 10 giugno 2011 sostanzialmente presentano un quadro riassuntivo molto articolato, in cui predomina la nitivo. Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di Ottemperanza" allegata al presente parere, che ne costituisce parte integrante. Nella verifica è riportato il testo della prescrizione, una sintesi dei provvedimenti adottati, il riferimento agli elaborati di progetto, e l'esito della verifica con eventuale commento.

In particolare, sulle 39 Prescrizioni (che diventano 48 in considerazione che la prescrizione n°24 è suddivisibile in 10 sotto-prescrizioni) e le 9 Raccomandazioni di cui al citato Parere, la situazione complessiva è riassumibile in :

- Risultano non applicabili alla tratta in oggetto n°1 Prescrizioni, la n° 1, oltre a n°1 Raccomandazione la n° A.
- Risultano Ottemperate n°8 Prescrizioni le n° 11, 14, 20, 23, 29, 31, 32, e la 38 oltre a n°1 Raccomandazione la n° B.
- Risultano Recepite nelle Documentazioni progettuali ma da verificare in corso d'opera (riferite ad eventi attesi) n°10 Prescrizioni, le n° 3, 8, 9, 10, 13, 16, 24 (comma j), 27, 28, e la 30, oltre a n°5 Raccomandazioni, la n° C, E, G, H ed I.
- Risulta Parzialmente Ottemperata, e la cui ottemperanza alle prescrizioni è soggetta ad ulteriori prescrizioni, n°1 Prescrizione, la n° 2.
- Risultano Parzialmente Recepite, e quindi soggette ad ulteriori prescrizioni, n°1 Prescrizione la n° 6, e n°1 Raccomandazione la n° F.
- Risultano Non-Ottemperate n°18 Prescrizioni (+ i 9 commi della Prescrizione 24), le n° 4, 5, 7, 12, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 24 (commi a,b,c,d,e,f,g,h,i), 25,26, 33 ,34, 35, 36, 37, e la 39 oltre a n°1 Raccomandazione la n° D.

### 6. VALUTAZIONI

Dall'esame esposto nella precedente tabella, e sulla base delle documentazioni e considerazioni del Proponente, si evince, una parziale ottemperanza alle prescrizioni, anche se per molte di esse è necessaria la verifica in corso di attuazione; sono comunque presenti due Ottemperanze o Recepimento parziali (2 prescrizioni) e un folto numero di Non Ottemperanze (18 prescrizioni + la prescrizione n°24 di ben 9 commi, e 1 raccomandazione), con alcune non trattata dal Proponente o non valutabile presentata. Per questo gruppo, come anche per le parti mancanti delle prescrizioni ottemperate in maniera parziale, il proponente dovrà riproporre la progettazione esecutiva aggiornata.

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini della Verifica di Ottemperanza del progetto esecutivo ed al proseguimento delle fase di Attuazione, la Commissione ha concluso il suo esame del Progetto Esecutivo relativo a : *Autostrada A4: Variante di Mestre, Passante autostradale. Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e "Nuovo raccordo di Marcon", giungendo alle*

#### Seguenti conclusioni:

1. Sussiste una sostanziale coerenza del progetto esecutivo con il progetto oggetto del Parere VIA n°724 del 10.06.2011 e alle prescrizioni in esso contenute, soprattutto nello sviluppo progettuale e nella ricerca della presentazione (peraltro richiesta dallo stesso Parere) di soluzioni progettuali condivise con il territorio.
2. Non è presente nella Documentazione presentata il PMA di Progetto, che, come richiesto, dovrà essere obbligatoriamente presentato ed agganciato ai dati del Monitoraggio generale eseguito sul Progetto del Passante.
3. Non è presente alcun Piano di Gestione delle Terre che dovrà essere obbligatoriamente presentato nei

termini previsti prima dell'inizio lavori.

- 4. Non è presente nella documentazione presentata lo studio acustico, più volte citato come ancora in esecuzione, come dichiarato dallo stesso Proponente : "In particolare viene stralciata dal progetto la WBE relativa alle barriere fonoassorbenti, in attesa dello specifico aggiornamento dello studio acustico", documentazione da presentare per la definitiva approvazione.
- 5. Non sono state presentate le necessarie relazioni a corredo del Piano di Cantierizzazione.
- 6. Il Progetto Esecutivo "Nuovo Raccordo di Marcon", non può essere esaminato nel presente Parere di Attuazione, in quanto non è stato incluso nel Progetto originario, e relative procedure e decreti VIA, del "Passante di Mestre", ovvero nel Progetto del "Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta, Casello di Martellago-Scorzé e Viabilità di collegamento".

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO**

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA - VAS**

**ESPRIME IL PARERE**

- che **Il Progetto del Nuovo Raccordo di Marcon**, non rientri nell'ambito della Procedura di Attuazione relativa al Progetto esecutivo "Casello di Martellago - Scorzé e viabilità di collegamento" e che esso dovrà essere sottoposto ad una separata procedura approvativa.
- che **l'Ottemperanza del Progetto Esecutivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale CTVA n°724/2012 ed alle prescrizioni in esso contenute** sia parzialmente verificata, e che per il completamento della procedura sia necessaria l'attuazione delle prescrizioni di cui al seguito.

**Prescrizioni:**

- 1) Completare le analisi relative alle Ottemperanze parziali : Prescrizioni n° 2, 6, e Raccomandazione F.
- 2) Aggiornare il Progetto Esecutivo con il completamento di tutte le documentazioni relative alle annotazioni di *Non Ottemperanza* evidenziate nel Quadro Prescrittivo richiamato nella Matrice di Ottemperanza acclusa, con particolare riguardo a :
  - Piano di Cantierizzazione :  
Completamento delle elaborazioni a corredo della soluzione progettuale presentata.
  - Piano di gestione delle Terre ai sensi del D.Lgs 152/2006 e D.Lgs 128/2010  
Comunicazione del responsabile dell'esecuzione del Piano.
  - Piano di Monitoraggio Ambientale  
Completamento del PMA e definizione della struttura dell'organizzazione prevista, la definizione delle figure professionali, l'individuazione del responsabile Ambientale, nonché i rapporti contenenti gli esiti delle indagini integrative eventualmente effettuate dopo la redazione del progetto definitivo.
  - Protocollo Operativo con Regione, Province e ARPA locale, relativo al rilevamento , valutazione e monitoraggio della qualità dell'aria, e delle misure di riduzione delle attività inquinanti, attualmente in corso di formalizzazione.
  - Studio acustico  
Presentazione dello studio attualmente in aggiornamento, comprensivo delle concorsualità delle infrastrutture esistenti, comprensive del "Passante Autostradale" già in esercizio, così come delle sorgenti di rumore in fase di cantiere.
- 3) Completare le analisi sugli Impatti e relative Opere di Mitigazione con particolare riferimento a :
  - Analisi dei rischi di sversamenti accidentali.
  - Analisi delle soluzioni integrative alle opere di Mitigazione sulla scia di quelle (ma non esclusivamente quelle) suggerite dalle prescrizioni e relative a *tetti e/o pareti verdi e/o pavimentazioni alternative per le aree di parcheggio*.
  - Evidenziazione progettuale ed economica delle proposte di opere compensative.
  - Ampliamento delle operazioni di monitoraggio faunistico.

*[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the right margin and several initials at the bottom.]*

- 4) Assunzione, nel data-base del Monitoraggio Ambientale ante-operam, di tutte le risultanze relative alle aree limitrofe al progetto del casello e della viabilità di collegamento, di cui al PMA relativo al "Passante di Mestre".
- 5) Trasmissione, da parte del Responsabile Ambientale, dei risultati già validati del Monitoraggio Ambientale ante-operam prima dell'inizio delle attività di cantiere e, comunque, prima di attività che possano alterare componenti e/o fattori ambientali monitorati (con evidenziazione e definizione degli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri, delle aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, della viabilità di servizio), o presentazione della richiesta di rimodulazione delle attività, nel caso in cui il monitoraggio ante operam sia ancora in corso.
- 6) Trasmissione al Ministero dell'Ambiente degli schemi di contratto, capitolati tecnici, Piani Generali di Coordinamento e Sicurezza, e tutti i documenti integrativi del progetto esecutivo sottoscritti con le Ditte Esecutrici, comunque prima dell'inizio dei lavori.

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

*[Handwritten signature]*

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

*[Handwritten signature]*

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

*[Handwritten signature]*

Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*[Handwritten signature]*

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

*[Handwritten signature]*

**ASSENTE**

Prof. Saverio Altieri

*[Handwritten signature]*

Prof. Vittorio Amadio

*[Handwritten signature]*

Dott. Renzo Baldoni

*[Handwritten signature]*

Avv. Filippo Bernocchi

*[Handwritten signature]*

Ing. Stefano Bonino

*[Handwritten signature]*

Dott. Andrea Borgia

**ASSENTE**

Ing. Silvio Bosetti

*[Handwritten signature]*

Ing. Stefano Calzolari

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page]*

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

*blu*

*Fabrizio*

*Carlo*

*Siro*

*Federico*

*BR*

*Marco*

*Chiara*

*Francesco*

*Luca*

*Graziano*

*Antonio*

**ASSENTE**

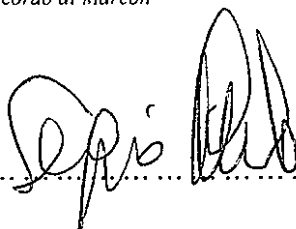
*Antonio*

*Despoina*

*Andrea*

*u*

Arch. Sergio Lembo



ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

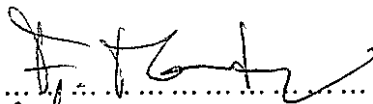
Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri



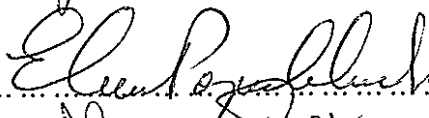
Ing. Arturo Luca Montanelli



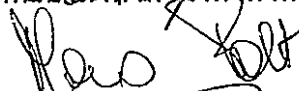
Ing. Francesco Montemagno



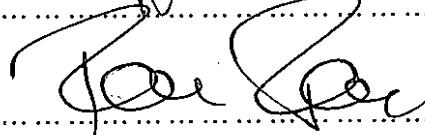
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



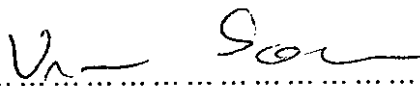
Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

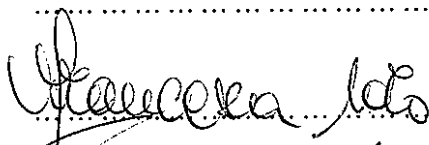
Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

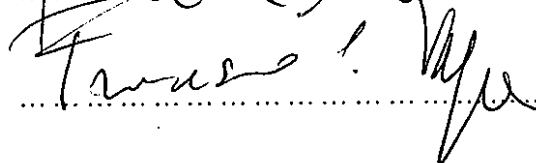
Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

.....