

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE:  
PASSANTE AUTOSTRADALE DI MESTRE  
(LEGGE N. 443/2001)

I L C I P E

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443 (c.d. "legge obiettivo"), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

VISTI, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificata dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del "Corridoio plurimodale padano" alla voce "Sistemi stradali ed autostradali", il "Passante di Mestre" per il quale indica un costo complessivo di 1.962,536 Meuro, con l'annotazione che le previsioni di spesa nel triennio 2002-2004, che vengono riportate unitariamente per il Passante e per l'asse autostradale medio padano Brescia-Milano, sono inserite a titolo cautelativo, trattandosi d'intervento "per il quale si prevede possa verificarsi il ricorso alla legge obiettivo solo per le procedure";

VISTA la delibera 31 ottobre 2002, n. 92 (G.U. n. 29/2003 S.O.), con la quale questo Comitato, sciogliendo la riserva sottesa nell'annotazione di cui sopra, ha riconosciuto l'imputabilità, a carico delle risorse destinate all'attuazione della "legge obiettivo", dell'onere di realizzazione dell'opera, per la parte non sostenuta dalle tre Società autostradali cui era previsto di affidare l'opera medesima in concessione di costruzione e gestione, ed ha stabilito al riguardo il limite di 113,4 Meuro a fronte di un costo complessivo allora quantificato in 700 Meuro;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 28 febbraio 2003 con il quale è stato dichiarato, fino al 1° marzo 2004, lo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità nella località di Mestre del Comune di Venezia e vista l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 marzo 2003, n. 3273 (G.U. n. 75/2003), con cui è stato nominato il Commissario delegato per la predetta emergenza, con il compito di provvedere alla sollecita realizzazione delle opere relative al Passante;

VISTO il decreto n. 5279 emanato il 20 marzo 2003 dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale sono stati individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui e ad effettuare altre operazioni finanziarie, definite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziari ai mutuatari e quantificate le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio;

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2003-2006 che, tra l'altro, evidenzia, all'interno del programma approvato con la citata delibera n. 121/2001, gli interventi che, per dimensione, incisività sul territorio e rilevanza su scala internazionale, rappresentano le opere chiave dell'azione avviata dal Governo nel settore infrastrutturale e tra i quali figura il "Passante di Mestre";

VISTO il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in ordine al primo programma delle infrastrutture strategiche, riporta in apposito allegato l'elenco delle opere potenzialmente attivabili nel periodo considerato e tra le quali è incluso, nell'ambito della voce "asse autostradale medio padano Brescia-Milano Passante di Mestre", il Passante stesso;

VISTA la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola Regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

VISTA la nota 27 ottobre 2003, n. 519, integrata con successiva del 6 novembre 2003, n. 561, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso - tra l'altro - la relazione istruttoria sul "Passante autostradale di Mestre", proponendo l'approvazione del progetto preliminare dell'opera, con raccomandazioni e prescrizioni, e l'assegnazione di 113,4 Meuro a valere sulle risorse dell'art 13 della legge n.166/2002;

CONSIDERATO che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

CONSIDERATO che l'intervento è ricompreso nell'accordo quadro stipulato tra Governo e Regione Veneto il 1° agosto 1997 per risolvere i principali problemi stradali e ferroviari di interesse nazionale in quella regione, accordo cui è allegato – tra l'altro – un protocollo d'intesa per la realizzazione del passante di Mestre tra Mira e Quarto d'Altino;

CONSIDERATO che l'opera figura inclusa anche nell'accordo quadro stipulato il 9 agosto 2001 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Veneto per le infrastrutture che interessano il territorio regionale, accordo che ha individuato – tra l'altro – gli interventi rientranti nel Corridoio V che ricadono nell'area centrale veneta;

CONSIDERATO che l'opera è altresì compresa nell'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003, tra le "infrastrutture di preminente interesse nazionale" che interessano il territorio veneto;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

## P R E N D E   A T T O

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale*

- che l'intervento consiste nella realizzazione della variante autostradale di Mestre, tra le località Pianiga/Mirano sul segmento dell'A4 Venezia-Padova e Quarto d'Altino sul segmento dell'A4 Venezia-Trieste, per uno sviluppo complessivo di circa 32,3 km e nel riordino del sistema della viabilità ordinaria in funzione della nuova arteria, che si interconnette con la citata autostrada A4 in corrispondenza – rispettivamente – con la barriera di Venezia Ovest e con quella di Venezia Est, nonché con l'autostrada A/27;
- che il contesto di riferimento territoriale in cui si pone il Passante è l'ambito d'interscambio dei corridoi plurimodali Barcellona-Kiev ed Adriatico;
- che il suddetto intervento, che costituisce un lotto unico, consegue l'obiettivo di separare i flussi di traffico di attraversamento della città di Mestre da quelli afferenti il sistema urbano Mestre-Venezia, rendendo disponibile un itinerario autostradale alternativo all'attuale tangenziale di Mestre – che, per dimensioni e caratteristiche, risulta del tutto insufficiente – ed appare funzionale all'intero sistema insediativo veneto ed in particolare all'area Padova-Treviso-Venezia;
- che il progetto preliminare che viene sottoposto a questo Comitato rappresenta l'aggiornamento, predisposto a cura delle Società concessionarie delle autostrade interconnesse con la nuova opera, del progetto preliminare redatto nel 1998 dalla Regione Veneto;

- che il suddetto progetto preliminare aggiornato, sul quale l'ANAS si è pronunciata positivamente il 6 febbraio 2003, è stato trasmesso dal Commissario delegato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed agli altri Organismi interessati il 16 aprile 2003, corredato dallo studio di Impatto Ambientale (SIA);
  - che la Regione Veneto - sentite le Province di Treviso e Venezia ed i Comuni interessati – con delibera di Giunta n. 2912 del 3 ottobre 2003 ha espresso il proprio parere favorevole con prescrizioni sulla progettazione preliminare anche ai fini della localizzazione urbanistica; parere confermato con successiva nota del 14 ottobre 2003 dal Presidente della Regione con lettera indirizzata al Commissario delegato e con la quale si prende atto di adeguamenti nel frattempo effettuati dal Commissario stesso;
  - che, anche a seguito dell'attivazione della procedura di valutazione ambientale prevista dall'art. 18 del menzionato decreto legislativo, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, in data 9 ottobre 2003, ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni;
  - che parere favorevole, con prescrizioni, ha espresso anche il Ministero per i beni e le attività culturali in data 21 luglio 2003;
  - che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto, illustrando le motivazioni in caso di mancato recepimento delle osservazioni come sopra espresse;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che soggetto aggiudicatore, ai sensi del decreto legislativo n. 190/2002, viene individuato nell'ANAS S.p.A.; ma che, ai sensi dell'ordinanza n. 3273 del 19 marzo 2003 citata nelle premesse, le relative funzioni sono state trasferite pro-tempore al Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre e che, al termine dello stato di emergenza dichiarato con la predetta ordinanza, la funzione stessa tornerà in capo all'ANAS;
  - che, a seguito di recenti determinazioni degli organismi comunitari, le Società autostradali alle quali si prevedeva di affidare anche la realizzazione dell'opera potranno essere concessionarie della sola gestione della medesima e che viene ad essere conseguentemente modificato lo schema attuativo delineato nella delibera n. 92/2002;
  - che è in corso di espletamento la procedura di affidamento a contraente generale, ai sensi degli artt. 9 e 10 del decreto legislativo n. 190/2002, a seguito di gara ad evidenza pubblica bandita dal Commissario delegato il 4 agosto 2003 nelle more del perfezionamento degli atti successivi;
  - che i lavori dovrebbero essere realizzati tra il 2004 e il 2008;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che nel corso del 2003 è stato effettuato apposito studio sulla "valutazione della domanda del Passante", assumendo quale punto di partenza lo scenario

territoriale all'anno 2008 allorchè saranno completati il Passante stesso ed altre opere attualmente in fase di genesi e che vengono rappresentate varie ipotesi di sviluppo del traffico dal suddetto anno 2008 al 2020 a seconda del diverso tasso di crescita considerato;

- che si dà per presupposta l'adozione di tariffe, per il passante e per la tangenziale di Mestre, pari a quelle attuali e indifferenziate, anche se non viene esposto il quadro economico di introiti e costi in relazione alle diverse ipotesi di sviluppo del traffico di cui sopra;
- che il costo complessivo dell'intervento, indicato nella citata delibera n. 92/2002 in 700 Meuro, è quantificato in 750 Meuro, di cui 573,71 per opere in appalto (ivi incluse le opere di mitigazione ambientale per 14,11 Meuro e le opere complementari dell'area di servizio e della viabilità complementare per 103,95 Meuro) e 176,29 per somme a disposizione;
- che viene richiesto un contributo statale di 113,4 Meuro a carico dell'art. 13 della legge n. 166/2002;
- che il costo residuo di 636,6 Meuro sarà sostenuto, a compimento dell'opera, dalle Società concessionarie della gestione e sarà anticipato, nella fase di costruzione, dall'ANAS S.p.A. mediante un mutuo da stipulare con Infrastrutture S.p.A., senza oneri a carico dell'ANAS medesima, in quanto negli atti aggiuntivi da stipulare con le Società concessionarie della gestione sarà previsto uno specifico impegno di queste ultime ad accollarsi – a partire dal 2011, vale a dire ad esercizio avviato – il rimborso del capitale e gli interessi capitalizzati sino alla medesima data;
- che il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ha autorizzato il Presidente della Società a contrarre il suddetto mutuo con Infrastrutture S.p.A.;

## D E L I B E R A

### 1. *Approvazione progetto preliminare*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 e dell'art. 18, comma 6, del decreto legislativo n. 190/2002 è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare del Passante di Mestre trasmesso dal Commissario delegato al predetto Ministero in data 16 aprile 2003 ed è riconosciuta la compatibilità ambientale dell'opera. E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 Ai sensi del comma 3 del citato articolo 3 del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 750 Meuro, sopra indicato, costituisce il limite di

spesa dell'intervento da realizzare ed è inclusivo degli oneri per opere di mitigazione ambientale.

- 1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto, sono riportate nell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera, nella parte 1<sup>a</sup> e sono suddivise tra prescrizioni da attuare "prima della fase progettuale definitiva", prescrizioni da attuare in sede di progettazione definitiva e prescrizioni da attuare nella fase di cantiere. Le raccomandazioni formulate su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2<sup>a</sup> parte del citato allegato: il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna delle suddette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione nel progetto definitivo in modo da consentire al menzionato Ministero di esprimere le proprie valutazioni a questo Comitato e di proporre, se del caso, misure alternative.

## 2. *Concessione contributo*

- 2.1 All'intervento è assegnato un contributo, in termini di volume d'investimenti, di 113,4 Meuro. Detto importo, da imputarsi all'anno 2003, rappresenta comunque il limite massimo di spesa da finanziare a carico delle risorse recate dall'art. 13 della legge n. 166/2002. L'onere relativo viene imputato sul secondo limite d'impegno quindicennale previsto dal richiamato art. 13 della legge n. 166/2002 per l'anno 2003: la quota annua di contributo non potrà comunque superare l'importo di 10,307 Meuro.
- 2.2 Il soggetto aggiudicatore è individuato nell'ANAS S.p.A., ma pro-tempore le relative funzioni sono esercitate dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economico-ambientale di Mestre, ai sensi dell'ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri più volte richiamata.
- 2.3 Il Ministero dell'economia e delle finanze, nell'esercizio dei poteri di azionista di Infrastrutture S.p.A., valuterà l'operazione finanziaria di cui al penultimo alinea delle prese d'atto con detta Società: il soggetto aggiudicatore, ove necessario, provvederà ad indicare forme sostitutive e/o integrative di copertura del costo che non comportino oneri aggiuntivi a carico dello Stato e dell'ANAS S.p.A.
- 2.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuoverà la stipula di atti aggiuntivi alle vigenti convenzioni tra ANAS S.p.A. e le tre Società concessionarie delle autostrade che si interconnettono con il Passante di Mestre: detti atti, corredati da piani finanziari aggiornati, prevederanno la sola gestione dell'opera e conterranno l'impegno delle Società stesse di cui al richiamato penultimo capoverso delle prese d'atto. I suddetti atti aggiuntivi saranno approvati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Qualora, in sede di redazione dei piani finanziari, il contributo concesso con la presente delibera risulti eccedente rispetto al fabbisogno, questo Comitato si riserva di rideterminarne l'entità, ai fini della conseguente parziale restituzione da parte del soggetto aggiudicatore.

### 3. *Clausole finali*

3.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento "Passante autostradale di Mestre" approvato con la presente delibera.

3.2 Il citato Ministero darà attuazione al punto 2.1 della presente delibera con le modalità stabilite dal decreto interministeriale in data 20 marzo 2003, emanato ai sensi del menzionato art. 13 della legge n. 166/2002.

3.3 In sede di esame del progetto definitivo, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni che, a quanto specificato nel menzionato allegato, debbono essere recepite prima di detta fase progettuale o in tale sede, nonché al rispetto delle altre indicazioni di cui all'allegato stesso. In particolare il predetto Ministero si assicurerà che la Commissione speciale VIA, di cui all'art. 20 del decreto legislativo n. 190/2002, abbia proceduto alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale ai sensi del comma 4 della stessa norma.

Il progetto definitivo verrà sottoposto all'approvazione di questo Comitato in base al disposto dell'art. 4 del suddetto decreto legislativo n. 190/2002, salvo che vengano nel frattempo prorogati lo stato di emergenza di cui al richiamato decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 28 febbraio 2003 e l'incarico al Commissario delegato: in tal caso il citato Ministero riferirà a questo Comitato sul prosieguo della pratica.

Detto Ministero provvederà altresì a verificare che, nelle fasi successive all'approvazione del progetto definitivo, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato.

Roma, 7 novembre 2003

IL SEGRETARIO DEL CIPE  
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE DELEGATO  
Giulio TREMONTI

**ALLEGATO**

## **PRESCRIZIONI**

**Parte 1<sup>^</sup> - Prescrizioni**

**Parte 2<sup>^</sup> - Raccomandazioni**



## Parte 1^ - Prescrizioni

Prima della fase progettuale definitiva dell'opera si dovrà procedere, con oneri complessivi a carico del proponente e Direzione scientifica affidata alla Soprintendenza archeologica del Veneto, a:

- esecuzione di specifica ricerca storico archivistica sull'area;
- estensione di relazione da analisi aerofotointerpretativa o da satellite per ricostruzione del quadro ecosistemico e paleogeografico;
- esecuzione di campagna di carotaggi continui indisturbati mirati ad integrare i dati archeologici dell'area e i dati paleografici (numero e lunghezza delle carote da concordare con la Soprintendenza);
- assistenza archeologica specialistica alle opere anche di movimento di terra con onere complessivo delle indagini e dell'assistenza a carico del proponente l'opera e Direzione Scientifica a carico della Soprintendenza;

Il progetto definitivo deve:

- prevedere lo spostamento del tracciato rispetto alla Villa Fapanni Combi così come da elaborati riportati nello Studio di Impatto Ambientale da parte dell'Ente proponente con la denominazione "Variante Villa Combi" al punto 1.8.5;
- prevedere, in corrispondenza del Cancellone monumentale di Villa Rigamonti in loc. Campocroce, lo spostamento del tracciato consistente in una traslazione di alcuni metri dei pilastri del viadotto, affinché sia garantita la percezione scenografica ed il cono prospettico del viale della Villa;
- prevedere la delocalizzazione dell'area di servizio presso lo Scolo Serva in comune di Preganziol in una parte del territorio meno caratterizzato paesaggisticamente, quale potrebbe essere quello compreso tra l'attraversamento della A27 e l'innesto con la A4, evitando in tal senso la prevista demolizione di un edificio rurale di epoca facente parte di una grande tenuta agricola già proprietà Marcello;
- prevedere, per quanto concerne l'attraversamento di Vetrego un prolungamento nel tratto in sottopasso in modo che il centro abitato risulti maggiormente protetto;

- prevedere, riguardo all'edicola votiva posta in località CREA, uno smontaggio ed un ricollocamento nelle immediate vicinanze.
- prevedere per il tratto del passante di attraversamento dello Scolo Lusore in cui il tracciato della nuova opera passa a non più di 70 metri dall'area di Forte Tron, area soggetta a vincolo monumentale con declaratoria del 18/5/88, soluzioni alternative di allontanamento del tracciato dall'area vincolata, nonché definire in fase definitiva di progetto le opere di mitigazione;
- sviluppare gli interventi di carattere generale e locale indicati nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione tenendo conto delle sorgenti di radiazioni non ionizzanti di rilievo eventualmente presenti sul territorio;
- stralciare la realizzazione della bretella "Raccordo stradale Casello di Spinea – SS 309 Romea";
- subordinare al completamento degli archi principali della rete stradale nell'area la dismissione dell'attuale casello di Venezia – Mestre, con la liberalizzazione del traffico sul tratto autostradale (compreso tra i caselli Dolo e Venezia – Mestre), al fine di evitare che le infrastrutture esistenti continuino a svolgere funzioni di attraversamento;
- prevedere in corrispondenza dei caselli aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un numero di posti macchina non inferiore a 200 per le stazioni sulla A4 e non inferiore a 100 sulle altre;
- dettagliare la cantierizzazione:
  - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente;
  - analizzando il rumore e le vibrazioni dei cantieri ed individuando, oltre ai livelli di emissione anche i livelli di immissione che il cantiere stesso produce nei ricettori sensibili siti nell'intorno dello stesso, valutando inoltre la presenza delle componenti tonali, a bassa frequenza ed impulsive (Allegato A del DM 16.03.1998) qualora i cantieri si configurassero come sorgenti fisse e verificando nei ricettori sensibili più vicini al cantiere il rispetto dei limiti differenziali;
  - descrivendo compiutamente la movimentazione degli inerti afferenti al cantiere, la provenienza del materiale, le modalità di realizzazione dei rilevati e degli scavi (trincee e gallerie, l'invio a discarica (movimenti terra));

- individuando i consumi idrici nella fase di cantiere, predisponendo un piano di approvvigionamento idrico che indichi le relative fonti e che sia compatibile con le risorse disponibili;
- specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, delle acque di prima pioggia per ciascuna delle aree di cantiere;
- prevedendo un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da olii, carburanti e altri inquinanti dai cantieri ed il loro convogliamento in appositi siti di trattamento come le necessarie volumetrie di accumulo, per il loro corretto trattamento, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale;
- specificando le aree destinate al deposito temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità;
- approfondire lo studio degli effetti diretti ed indiretti dell'opera autostradale (comprese le opere complementari e quelle per il drenaggio e la sicurezza idraulica della stessa autostrada) sull'intero sistema idrografico e di bonifica dei bacini e sottobacini attraversati (compresi sia l'intera estensione della rete principale verso valle sia il sistema minore di drenaggi di bonifica e della rete consortile secondaria e terziaria) e verificare l'uso di innovativi criteri di rinaturazione dei corsi d'acqua e di ricostituzione di zone umide con funzione di ecosistemi filtro e di laminazione delle piene;
- armonizzarsi con le indicazioni e le prescrizioni che potranno derivare dalla definizione del Piano di Bacino della Laguna Veneta;
- assicurare la continuità del deflusso delle acque di superficie della rete minore e sotterranee, laddove attraversano il sedime autostradale, con manufatti o con la formazione di corpi drenanti, costituiti da materiale inerte, disposti lungo l'asse originario;
- in corrispondenza del pSIC "ex Cave di Villetta Salzano" traslare, per quanto possibile, il tracciato verso Sud - Est, avvicinandolo al confine del Comune di Martellago, limitando l'interferenza con il sito stesso all'area più marginale e garantendo la continuità ecologica degli habitat; recuperare inoltre un'area di habitat pari a quella eventualmente sottratta od alterata e realizzare le misure compensative (corridoi ecologici lungo i corsi d'acqua Rio Storto e fiume Marzenego) individuate nel documento Relazione di incidenza;
- assicurare corridoi protetti di attraversamento per la fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;
- prevedere la realizzazione di una sistemazione a verde delle aree di pertinenza del passante, esterne alla piattaforma stradale, con finalità di filtro e di mitigazione visiva dell'opera; il

rapporto tra area verde (comprensiva delle fasce tampone boscate, aree reliquate, ecc.) e superficie asfaltata non dovrà essere inferiore al 25%;

- adottare per i caselli, invece della tipologia di svincolo a “trombetta”, una configurazione con svincolo a “diamante” terminante su rotatoria; dotare l’infrastruttura delle predisposizioni per una futura implementazione del sistema “multiliner”;
- prevedere un impianto di controllo delle condizioni di visibilità, con dispositivi ad alta tecnologia e con attivazione automatica in caso di riduzione della visibilità;
- approfondire lo studio del rumore e delle vibrazioni emessi dal traffico (nell’infrastruttura e nella viabilità locale) in fase di esercizio, verificando i livelli che potranno prodursi nei ricettori sensibili nelle condizioni più critiche ed adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente;
- laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l’impatto acustico mediante barriere fono – assorbenti, prevedere barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento delle strutture al fine di mitigare ulteriormente l’impatto visivo; in zone di rilevante valenza paesaggistica dovrà essere prevista la realizzazione di barriere con tecniche e materiali che abbiano un elevato effetto mimetico come strutture in legno o strutture atte ad ospitare essenze arbustive, ovvero, dossi alberati ed inerbati ecc.;
- prevedere il maggior numero e la più ampia estensione possibile di barriere alberate, lungo tutto il tracciato autostradale, in modo da realizzare, oltre che una mitigazione, anche una compensazione ambientale; prevedere inoltre l’inserimento di barriere, soprattutto di tipo vegetale, con funzione di filtro alla ricaduta di inquinanti con particolare riguardo a quelle aree dove vi potrebbe essere un danno alla qualità della produzione agricola di pregio;
- per quanto riguarda la valutazione degli effetti nell’atmosfera (prodotti dal traffico nell’infrastruttura e nella viabilità locale), approfondire l’analisi del fenomeno (con l’applicazione di modelli diffusivi e meteorologici a scala regionale, che tengano conto, tra l’altro, delle serie storiche delle banche dati esistenti, delle turbolenze causate dalle barriere e del regime dei venti), e tenere sotto controllo i picchi di inquinamento, adottando tutte le misure per evitare il superamento dei valori previsti dalla normativa vigente;
- approfondire lo studio della diffusione di NO<sub>2</sub>, riferendosi in particolare ai ricettori sensibili che vanno opportunamente individuati e localizzati;
- prevedere sovrappassi e sottopassi (con altezza fino a m. 5 ove è necessario consentire il transito di mezzi agricoli) o studiare microvarianti al tracciato in grado di mantenere il

collegamento tra aree agricole, già funzionalmente connesse, tra infrastrutture (strade, canali di irrigazione) e tra centri abitati a carattere rurale;

- includere la redazione di una cartografia aggiornata in scala adeguata e di fascia larga che consenta di evidenziare edifici in costruzione o recentemente edificati ed i relativi impatti ambientali, e tale da consentire la valutazione puntuale di tutti i recettori sensibili per quanto riguarda gli impatti vibrazionale, acustico e atmosferico;
- in relazione alla criticità della botte a sifone, tramite la quale il Canale Lusore sottopassa il Taglio di Mira, prendere in considerazione l'alternativa progettuale specificata nelle successive raccomandazioni; qualora questa alternativa non fosse realizzabile, valutare attentamente il dimensionamento della botte al fine di evitare che le maggiori portate, che possono transitare lungo il fiume stesso, siano incompatibili con la sicurezza idraulica della porzione del fiume posta più a valle; tenere conto che, prima di procedere alla realizzazione degli interventi di natura idraulica della porzione del fiume posta più a valle; dovrà essere effettuata la bonifica ambientale del tratto terminale del Canale Lusore;
- prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendone eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) 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.);
- tenere conto dell'eventualità che il finanziamento dell'Unione Europea per la creazione di un bosco sui due lati della nuova infrastruttura non venga concesso, studiando e proponendo alle Amministrazioni competenti delle ipotesi di finanziamento alternative;
- verificare la presenza di resti dell'agro centuriato romano e tener conto dei vincoli paesaggistici, ambientali, archeologici ed urbanistici;
- predisporre un Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni;
- prevedere, per quanto riguarda lo svincolo posto al confine fra i Comuni di Venezia e Marcon, sull'attuale A4, una diversa configurazione geometrica, anche al fine di rendere più funzionale l'opera in relazione alla destinazione urbanistica delle aree circostanti;
- prevedere un allungamento del tratto in galleria artificiale in corrispondenza della S.P. n. 39 in località Cappella in Comune di Scorzè (VE), per circa 100 metri per lato e, pertanto circa 200 metri complessivi;

Nella fase di cantiere si deve:

- garantire il più possibile l'efficienza della viabilità locale già in fase di cantiere;
- anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione dell'infrastruttura, ove queste non interferiscano con le attività di cantiere;
- utilizzare dei mezzi di cantiere omologati che rispondano alla normativa più recente per quanto riguarda le emissioni di rumore e di gas di scarico ed adottare la stabilizzazione delle piste di cantiere anche con leganti.

Deve inoltre predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

## Parte 2<sup>a</sup> - Raccomandazioni

### Si raccomanda:

a. che il progetto definitivo valuti varianti locali per verificare situazioni di criticità puntuale, e in particolare:

- considerata la notevole profondità del sifone dello scolo Lusore e la concomitante altezza del rilevato necessario per superare il canale taglio, si esamini l'opportunità di abbassare la livelletta in corrispondenza dei due corsi d'acqua in maniera da eliminare la necessità del sifone stesso; la tratta stradale tra i due canali non dovrà necessariamente essere in galleria artificiale;

- allungare il lato Nord della galleria artificiale di Vetrego per minimizzare gli impatti visuali;

- nella stessa tratta si verifichi l'opportunità di spostare il tracciato verso Nord, aumentandone la flessuosità, per realizzare un attraversamento ortogonale del canale Taglio.

b. di assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS);

c. che il progetto definitivo, relativamente agli interventi di ottimizzazione dell'inserimento nel territorio e nell'ambiente, adotti le migliori tecniche disponibili per assicurare sempre l'ottimizzazione degli interventi di recupero delle aree di cantiere;

d. che siano approfonditi, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti (riducendo ove possibile le dimensioni, studiando le sagome, i colori, i materiali, ecc.) e vengano adeguatamente studiate le modalità del loro inserimento nel paesaggio, In particolare:

- nel progettare le barriere antirumore, tenendo conto che il paesaggio della pianura veneta (per le condizioni di ampia intervisibilità, che la sua morfologia in alcuni casi consente, e per la presenza di edifici e di complessi di edifici) presenta spesso un valore storico – ambientale diffuso;

- per il migliore inserimento paesaggistico delle opere d'arte, realizzare una progettazione integrata paesaggistico – architettonica (rilevati, trincee, viadotti, ecc.) tale da permettere il miglior inserimento dell'opera nel paesaggio e mitigarne di conseguenza l'effetto di cesura – territoriale;

- prestare particolare cura alle forme ed alle superfici di pile e spalle ed alla loro naturazione (piantumazioni, mascheramenti);

- prevedere che le opere di sostegno siano a finitura simile a quelle tradizionali:

- e. in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, siano verificate le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità;
- f. le attività di progettazione e di gestione delle opere idrauliche vengano svolte in stretto collegamento con i Consorzi di Bonifica;
- g. venga mitigata l'eventuale interferenza visuale con edifici e siti di interesse storico – ambientale;
- h. venga studiata la possibilità di allungare il tratto di copertura della trincea in corrispondenza della strada Moglianese in località Cappella di Scorzè;
- i. sia verificata la possibilità di un'apertura anticipata all'esercizio del tratto ad Est compreso tra la A27 e l'A4 (Venezia – Trieste), per agevolare i traffici soprattutto turistici.