

1° PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)
AMPLIAMENTO AUTOSTRADA A4 DA QUARTO D'ALTINO A VILLESSE

IL CIPE

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, 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 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

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 modificato 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";

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato – da ultimo – dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

VISTO l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinarie in materia di pubblica amministrazione", secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che all'allegato 1 include, alla voce "sistemi stradali e autostradali", il "completamento stradale corridoio 5";

VISTA la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corrige in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

VISTA la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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 l'attività posta in essere non vincola la Regione fino a quando l'intesa non venga raggiunta e che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa stessa non si perfezioni;

VISTO il decreto emanato dal Ministro dell'Interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto 8 giugno 2004, con il quale – in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 – è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

VISTA la nota 21 gennaio 2005, n. 29, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria sul progetto preliminare di "Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive Km 11+650 e Km 106+150: da Quarto d'Altino a Villesse", proponendone l'approvazione, con raccomandazioni e prescrizioni, ai soli fini procedurali;

VISTA la nota n. COM/3001/1 del 5 novembre 2004, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

CONSIDERATO che l'intervento di cui sopra è ricompreso nella Intesa generale quadro tra Governo e Regione Friuli Venezia Giulia, sottoscritta il 20 settembre 2002, alla voce "completamento del corridoio autostradale e dei valichi confinari"; mentre non figura incluso nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Veneto, sottoscritta il 24 ottobre 2003;

CONSIDERATO che nella nota integrativa del 2° Documento di programmazione economico-finanziaria 2005-2008, approvato nell'odierna seduta con delibera n. 3, la Conferenza unificata ha, tra l'altro, esaminato la serie di interventi relativi a miglioramenti progettuali di opere già incluse nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche, confermando – nel quadro di realizzazione del corridoio plurimodale europeo n. 5 – il potenziamento, con la terza corsia, dell'autostrada A4 nella tratta veneta e nella tratta friulana, in autofinanziamento;

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 all'opera è stato attribuito il CUP I 5 1 B 02 00000 000 7

CONSIDERATO che, con nota 31 gennaio 2005, n. 58388/45.01, l'Assessore alle politiche dell'ambiente e della mobilità della Regione Veneto ha confermato, in vista della seduta preparatoria all'odierna riunione, il parere favorevole espresso dalla Giunta regionale con delibera 29 ottobre 2004, n. 3378;

CONSIDERATO che, con nota in data odierna, il Presidente della predetta Regione esprime parere favorevole all'approvazione del progetto all'esame;

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 la realizzazione della terza corsia dell'A4 e l'ammodernamento del Nodo autostradale di Venezia, già avviato anche a seguito dell'approvazione del progetto preliminare del "passante di Mestre" da parte di questo Comitato, mirano a dare una risposta alla richiesta di mobilità di un volume di traffico di transito superiore alle 100.000 unità giornaliere nei due sensi di marcia, che genera un crescente stato di sofferenza con livelli di servizio incompatibili per un'infrastruttura autostradale e che è destinato ad incrementarsi nel tempo con il rischio di portare a collasso, a breve, l'intera rete dell'area interessata, con conseguente caduta verticale di detti livelli di servizio;
- che il progetto originario – predisposto da "Autovie Venete" S.p.A. nella qualità di concessionaria e approvato, con modifiche, dal Consiglio di Amministrazione dell'ANAS in data 17 aprile 2003 – prevedeva l'adeguamento dell'autostrada A4, mediante realizzazione della terza corsia per senso di marcia, nel tratto Quarto d'Altino – Sestiana, con uno sviluppo complessivo di km 112+446,50 tra le progressive km 11+650 e km 124+096,50;
- che il progetto preliminare è stato trasmesso in data 20 maggio 2003, n. 3628, dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e successivamente, con ulteriore documentazione integrativa, alle altre Amministrazioni competenti e agli enti gestori delle interferenze;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e la Regione Veneto formulavano con nota – rispettivamente – del 29 agosto 2003 e del 27 ottobre 2003, richiesta di integrazione al progetto con l'inserimento dello svincolo di

Meolo, già incluso nell'atto convenzionale tra ANAS e "Autovie Venete S.p.A." di cui appresso per il quale, precedentemente, era stata già avviata una autonoma procedura VIA di carattere regionale;

- che dell'avvio del procedimento è stata data comunicazione su quotidiani a diffusione nazionale e regionale; comunicazione reiterata, dopo l'inserimento – in progetto – dello svincolo di Meolo, mediante avvisi pubblicati su quotidiani in data 14 novembre 2003;
- che la Regione Friuli Venezia Giulia, con delibera 22 aprile 2004, n. 1026, ha autorizzato la formulazione dell'intesa sulla localizzazione dell'opera e ha espresso parere favorevole sul progetto, ma ha chiesto che la realizzazione della terza corsia venga effettuata solo sino alla sezione di Villesse, confermando tale posizione nella delibera 2 luglio 2004, n. 1700, trasmessa con nota 23 luglio 2004 e con la quale la Giunta si è espressa positivamente, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale del progetto;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha trasmesso, in data 30 giugno 2004, il parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, della Commissione speciale VIA;
- che la Regione Veneto, in data 13 agosto 2004, ha trasmesso la delibera 18 giugno 2004, n. 1740 – con la quale la Giunta, anche sulla scorta del parere n. 82 reso dalla Commissione regionale VIA il 14 dello stesso mese, esprime parere favorevole al rilascio dell'attestazione di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente agli approfondimenti ed integrazioni indicati nella delibera stessa – e che la medesima Regione, in data 9 novembre 2004, ha trasmesso la delibera 29 ottobre 2004, n. 3378, con la quale la Giunta formula avviso favorevole alla localizzazione dell'intervento, con prescrizioni, raccomandazioni e considerazioni;
- che anche il Ministero per i beni e le attività culturali, in data 23 dicembre 2004, si è espresso favorevolmente con prescrizioni, anche tenendo conto delle osservazioni avanzate dalle Soprintendenze competenti;
- che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;
- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota del 14 gennaio 2005, ha espresso valutazioni comparative sulle prescrizioni formulate dalla Regione Friuli Venezia Giulia nella citata delibera n. 1700/2004, pervenuta alla Commissione VIA dopo l'espressione del parere favorevole;
- che – a seguito della richiesta avanzata dalla Regione Friuli Venezia Giulia sull'estensione del tracciato e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha recepito, come prescrizione, anche se detta Regione si è nel frattempo espressa anche sull'adeguamento della tratta Villesse-Gorizia – il tracciato stesso presenta uno sviluppo limitato a circa 94 km dei quali circa 54 Km ricadono nella regione Veneto e circa 40 Km nella regione Friuli Venezia Giulia, e si sviluppa completamente in terreno pianeggiante, ricomprendendo al suo interno il nodo di Portogruaro, tramite il quale l'A4 si connette con la A28 per Pordenone, e il nodo di Palmanova, di connessione con la A23 per Udine,

- che la sezione trasversale del progetto è quella prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 per la categoria A (autostrade), ambito extraurbano, con una larghezza di m 32,50 (3 corsie di m 3,75 per carreggiata, affiancate all'esterno da una banchina di sosta di emergenza di m 3,00, e con spartitraffico da m 4) e con velocità di progetto V_p compresa tra i 90 e i 140 Km/h;
 - che il progetto prevede la riconfigurazione di 7 svincoli e 1 nodo, e la realizzazione del nuovo svincolo – con casello autostradale – di Meolo (compreso tra quello di Quarto d'Altino e quello di San Donà di Piave) e del nuovo svincolo di Alvisopoli, nonché la costruzione di 3 aree di servizio;
 - che le opere d'arte principali lungo il tracciato sono i ponti sui fiumi Sile, Piave e Tagliamento, progettati negli anni 60-70 e il cui calcolo strutturale era stato condotto sulla normativa allora vigente, con un carico più ridotto rispetto all'attuale, sì che se ne prevede la totale demolizione con costruzione di nuovi ponti, considerato che qualsiasi incremento dei carichi trascinerrebbe la situazione statica globale al di fuori dei limiti di ammissibilità;
- *sotto l'aspetto attuativo*
- che il soggetto aggiudicatore è ANAS SpA;
 - che la Società Autovie Venete S.p.A. è concessionaria delle autostrade A4 Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine Sud e A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, in forza della Convenzione stipulata con l'ANAS il 7 dicembre 1999, in sede di revisione dei precedenti atti convenzionali effettuata ai sensi dell'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e delle delibere attuative di questo Comitato; Convenzione approvata con decreto interministeriale 21 dicembre 1999, n. 607/Segr.Dicoter;
 - che i tempi per l'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue da parte degli enti interferenti sono stimati in 24 mesi e che è prevista la funzionalità di un 1° lotto dell'opera per dicembre 2008, mentre il termine dei lavori è previsto entro la fine del 2010;
- *sotto l'aspetto finanziario*
- che l'importo complessivo dell'opera, computato tenendo conto dell'estesa come sopra ridimensionata e delle indicazioni dell'ANAS sul contenimento delle spese generali nella misura dell'8%, è pari a 746.851.842,12 euro di cui 577.430.187,89 per lavori ed il residuo per somme a disposizione;
 - che il costo verrà sostenuto, in completo autofinanziamento, dalla concessionaria "Autovie Venete S.p.A", come confermato con nota del 21 gennaio 2005 dall'ANAS;
 - che è stata effettuata un'analisi costi-benefici, dalla quale si evince che i costi dell'investimento sono "socialmente" recuperabili al 30° anno di "vita" dell'opera e che l'esito dell'analisi è positivo, anche a prescindere dai benefici connessi all'abbattimento dei livelli di incidentalità, difficilmente quantificabili;

D E L I B E R A

1. *Approvazione progetto preliminare*

- 1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell' "Ampliamento dell'autostrada A4 con la terza corsia tra le progressive Km 11+650 e Km 106+150 da Quarto d'Altino a Villesse e del nuovo casello autostradale di Meolo". E' conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa tra lo Stato e le Regioni interessate sulla localizzazione dell'opera
- 1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 746.851.842,12 euro, 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 e da sviluppare in sede di progettazione definitiva, sono riportate nella parte 1^a dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.
- Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2^a del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.
- Le considerazioni sull'articolazione del sistema di pedaggi sviluppate nel penultimo comma della parte 2^a formeranno oggetto di valutazione in altra sede, posto che gli aspetti tariffari non sono rilevanti ai fini delle determinazioni di questo Comitato, limitate alla disamina degli aspetti tecnici e amministrativi.
- 1.4 Il progetto definitivo inoltre sarà corredato, come prescritto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 aprile 2004, da una specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza attraverso la dimostrazione che l'intervento previsto è in grado di produrre anche un innalzamento del livello di sicurezza.
- 1.5 L'efficacia della presente delibera resta subordinata al perfezionamento dell'intesa con la Regione Veneto relativamente all'opera in questione, così come previsto nella richiamata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003, mediante stipula di un atto integrativo della citata Intesa generale quadro.

2. *Clausole finali*

- 2.1 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 approvato con la presente delibera.
- 2.2 In sede di esame della progettazione definitiva, il predetto Ministero provvederà alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al precedente punto 1.3, che debbono essere recepite antecedentemente o in sede di definizione di tale fase

progettuale, ferme restando le verifiche di competenza della Commissione VIA. Provvederà inoltre a verificare il rispetto della prescrizione di cui al punto 1.4.

Il soggetto aggiudicatore provvederà a verificare che, nelle fasi successive, vengano attuate le altre prescrizioni di cui al citato allegato, dando al riguardo assicurazioni al menzionato Ministero.

- 2.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.
- 2.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo – tra l'altro – l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.
- 2.5 Il codice unico di progetto (CUP), assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 18 marzo 2005

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI

ALLEGATO

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1^ - PRESCRIZIONI

1. Prescrizioni da recepire nel progetto definitivo
2. Prescrizioni da attuare in fase di cantiere

PARTE 2^ - RACCOMANDAZIONI

I PRESCRIZIONI

1.1 Nel progetto definitivo occorre

- Sviluppare gli interventi di mitigazione e le opere di compensazione, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.
- Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.
- Corredare il progetto delle opere di mitigazione e compensazione naturalistica, con una relazione tecnica di ingegneria naturalistica redatta da un professionista esperto e prevedere uno specifico piano per la manutenzione delle opere a verde e di ingegneria naturalistica.
- Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
- Predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di 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 761/2001).
- Contenere la documentazione cartografica prevista dalla L. 109/94 e redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
- Approfondire il rapporto dell'opera con i piani dei trasporti di interesse regionale ed esplicitare la coerenza dell'opera anche con gli strumenti di pianificazione comunale, con particolare riferimento alla viabilità secondaria di accesso/deflusso alla/dalla infrastruttura autostradale.
- Prevedere, in corrispondenza dei caselli, aree di parcheggio anche per mezzi pubblici idoneamente attrezzate con un congruo numero di posti macchina.
- Sviluppare una soluzione dello svincolo e barriera di Palmanova, che valuti anche le problematiche poste dal Comune di Bagnaria Arsa.
- Adottare per l'attraversamento del Fiume Tagliamento, la soluzione progettuale che prevede un maggiore interasse tra le pile del viadotto di attraversamento.
- Adottare, per il tratto necessario ad evitare di intaccare la fascia del parco di Villa Mocenigo presso Alvisopoli, la soluzione progettuale che prevede l'allargamento effettuato unilateralmente sul lato nord.
- Comprendere anche opere di mitigazione e compensazione relative alla realizzazione dello svincolo di Alvisopoli.
- Verificare la necessità del potenziamento dello svincolo di Meolo per adeguare la capacità all'entità dei flussi in transito.

- Adottare soluzioni architettoniche di pregio per le opere d'arte quali sovrappassi, ponti e viadotti.
- Garantire l'armonizzazione dell'opera con la linea ferroviaria AV/AC Tratta Venezia-Ronchi dei Legionari, al fine di ottimizzare le interferenze tra le due opere, con particolare attenzione alla realizzazione dei sovrappassi e dei sottopassi ed alle opere di mitigazione e compensazione.
- Dettagliare la cantierizzazione tenendo conto che l'infrastruttura sarà utilizzata, ancorché parzialmente, anche durante la fase di costruzione.
- Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica, assumendo come riferimento:
 - "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;
 e altri manuali qualificati quali, ad esempio:
 - "Manuali di Ingegneria naturalistica" della Regione Lazio, 2001 e 2003;
 - "Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica" della Regione Lombardia, 2000;
 - "Atlante delle opere di sistemazione dei versanti" dell'APAT, 2002.
- Contenere i riferimenti dettagliati e precisi di tutte le opere di mitigazione sia nelle tipologie sia nella precisa localizzazione sul territorio, con particolare riferimento all'aspetto naturalistico, producendo, tra l'altro:
 - carta dell'uso del suolo e fisionomico-strutturale della vegetazione naturale, per una fascia di un Km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000;
 - carta derivata dei valori della qualità naturalistica su base vegetazionale implementata con elementi faunistici per una fascia di un Km in asse al tracciato, in scala non inferiore a 1:25.000.
- Indicare in forma dettagliata le prestazioni da garantire per l'efficacia di ogni singola opera di mitigazione.
- Individuare le tipologie delle opere di mitigazione in funzione dell'ottimizzazione del rapporto costi beneficio ambientali, limitando i trapianti degli alberi interferiti agli esemplari di pregio con esclusione delle specie esotiche.
- Indicare, tra le opere di mitigazione e di compensazione previste, quali possano essere anticipate in riferimento alla ottimizzazione delle fasi costruttive, compatibilmente con le indicazioni impartite dagli Enti Locali.
- Ubicare le opere di mitigazione e compensazione in accordo anche con gli enti Locali secondo il criterio generale di una distribuzione omogenea lungo tutto il percorso.
- Comprendere un progetto di Monitoraggio Ambientale redatto secondo le Linee Guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA.

- Prevedere che gli interventi sui corsi d'acqua siano condotti in modo da salvaguardare la biodiversità e la funzione di corridoi ecologici.
- Contenere il progetto delle opere di riforestazione compensative dell'impatto atmosferico corredato dei riferimenti giustificativi dell'efficacia delle specie impiegate tenendo conto della loro funzione di corridoio ecologico.
- Verificare il dimensionamento del sistema di gestione delle acque di piattaforma, anche in funzione delle diffuse aree di vulnerabilità presenti lungo il tracciato, prevedendo la realizzazione di aree umide con funzione di ecosistemi filtro.
- Verificare per tutti i corsi d'acqua interferiti che le sezioni idrauliche siano in grado di smaltire le portate massime previste dai Piani di Bacino.
- Recepire le indicazioni fornite dai Consorzi Bonifica relativamente alle problematiche idrauliche degli attraversamenti e parallelismi.
- Approfondire gli effetti determinati dalla realizzazione dell'opera sulla circolazione idrogeologica, soprattutto nelle aree dove la falda è superficiale o affiorante.
- Prevedere che le barriere fonoassorbenti siano realizzate con tecniche e materiali che garantiscano un buon inserimento paesaggistico, impiegando, per quanto possibili, le tecniche di ingegneria naturalistica.
- Approfondire le modalità di individuazione dell'ubicazione dei siti di approvvigionamento e di conferimento dei materiali di risulta.
- Privilegiare l'utilizzazione di materiale risultante dalla realizzazione di altre opere sul territorio rispetto all'apertura di nuove cave di prestito e fornire indicazioni dettagliate.
- Prevedere misurazioni del clima acustico effettivo per ciascuno dei cantieri previsti rispetto ai ricettori sensibili individuati in prossimità e, eventualmente, ampliare i sistemi di abbattimento dell'emissione acustica.
- Contenere le indicazioni di cui al D.P.R. n. 142/2004 relativo all'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.
- Approfondire l'analisi dell'inserimento paesaggistico dell'opera nei tratti più sensibili con particolare riferimento agli svincoli e alle zone di maggiore sensibilità ambientale.
- In prossimità degli abitati dovranno essere realizzate apposite fasce vegetazionali ed inserite adeguate barriere antirumore al fine di contenere gli impatti in particolare sui ricettori sensibili.
- In corrispondenza del manufatto n. 63 in Comune Teglio Veneto dovrà essere realizzato un sottopasso ciclo-pedonale a servizio delle comunità locali.
- Al manufatto n. 42 in Comune di Portogruaro dovrà essere aggiunta una campata per consentire la compatibilità con le opere di viabilità ordinaria in progetto.
- I sovrappassi nn. 49, 55, 59 in Comune di Roncade dovranno essere dotati di idonee piste ciclabili.

- Il sottopasso di Via Pesaro in Comune di Roncade dovrà essere portato all'altezza netta almeno di 3,20 m per consentire un agevole transito dei mezzi leggeri.
- Il sottopasso sulla S.P. Jesolana in Comune di Quarto d'Altino dovrà essere allargato o, in alternativa, dovranno essere realizzati due tunnel per l'utilizzo ciclo-pedonale; contestualmente va verificata la possibilità di realizzare lo stesso manufatto autostradale con un'altezza libera di almeno 4 m.
- La strada campestre di affiancamento all'autostrada in Comune di S. Donà di Piave dovrà essere asfaltata.
- La piazzola di sosta prevista in Comune di S. Donà di Piave dovrà essere opportunamente allontanata dagli attuali insediamenti abitativi.
- Dovrà essere mantenuto il collegamento stradale locale esistente tra Annone Veneto e la frazione di Loncon in Comune di S. Stino di Livenza, interessato dalle opere di allargamento autostradali.
- Verificare la necessità di spostare l'attuale casello di S. Stino di Livenza di circa 700/800 metri verso nord-est, al fine di consentire l'allontanamento della viabilità di accesso ed uscita dell'autostrada dal centro ed eventualmente presentare variante progettuale.
- L'ampliamento per la realizzazione della terza corsia, in corrispondenza del SIC "Paludi di Porpetto", dovrà essere realizzato evitando, per quanto possibile, di interessare l'area umida in questione.
- Tutti i ponti dovranno essere progettati arretrandone le spalle, per garantire il mantenimento delle sponde.
- L'ampliamento dell'infrastruttura dovrà evitare, dove possibile, di interessare direttamente specchi acquei lacustri o aree prossime a questi.
- Dovrà essere rivalutata la collocazione di infrastrutture a rete (elettrodotti, gasdotti, ecc.) e sostegni, interessati dall'ampliamento, per un loro migliore inserimento nel contesto paesaggistico.
- Dovrà essere predisposta – e consegnata alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per l'approvazione – un'analisi dell'impatto del progetto sul patrimonio archeologico, contenente anche misure atte a limitare i danni al patrimonio stesso.
- In relazione agli impatti attesi dovranno essere approfondite nel prosieguo della progettazione le seguenti misure di compensazione, richiedenti un'analisi territoriale più approfondita ed estesa ad un conveniente intorno e finalizzata ad una proposta di miglioramento del tessuto extraurbano, anche con il recupero di parte della estensione delle superfici sottratte per la realizzazione dell'opera, attraverso:
 - il ripristino ambientale di cave dismesse;
 - la riqualificazione di aree industriali;
 - interventi di ricomposizione naturalistica.

- Studiare un'alternativa tale da ridurre l'interferenza dello svincolo con la città di Palmanova.
- Nel tratto in corrispondenza del "Bosco di Alvisopoli":
 - effettuare uno spostamento dell'asse stradale a Nord in modo che la terza corsia Sud non oltrepassi il limite dell'attuale sede stradale;
 - realizzare adeguate protezioni antirumore;
 - non realizzare aree di soste nelle immediate vicinanze dell'area considerata.
- Rivedere il previsto ampliamento dello Svincolo di S. Stino di Livenza in quanto lo stesso interferisce con un edificio rurale d'epoca di particolare pregio ambientale e paesaggistico, che meriterebbe di essere riconsiderato ai fini di una sua auspicabile conservazione.
- Rivedere la possibilità di conservare l'edificio rurale di cui alla scheda 12 nel tratto 1 e quello in prossimità del fiume Livenza in Comune di Cessalto.
- Eseguire sopralluoghi e surveys nelle aree per le quali non sono ad oggi disponibili le Carte Archeologiche.
- Effettuare sondaggi stratigrafici per definire l'effettiva estensione delle presenze archeologiche indicate in superficie.
- Condurre verifiche stratigrafiche e sopralluoghi nelle aree per le quali le conoscenze acquisite possono suggerire presenze archeologiche sepolte.
- Sulla base dei dati raccolti nei sopralluoghi, sondaggi e verifiche definire i siti archeologici da sottoporre ad indagine estensiva con le eventuali modifiche progettuali che si rendessero necessarie per la stesura del progetto stesso.
- Resta inteso che:
 - la direzione scientifica degli interventi di cui ai 4 punti precedenti sarà della Soprintendenza per i Beni Archeologici;
 - l'esecuzione di tali interventi dovrà avvenire senza alcun aggravio di spesa diretta per la Soprintendenza per i Beni Archeologici.
- Compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, effettuare preliminarmente prospezioni geofisiche.
- Aggiornare i dati di traffico relativi allo scenario di base, prendendo come anno di riferimento il 2003.
- Verificare la necessità di opere di potenziamento del casello di Meolo ed eventualmente predisporre i relativi elaborati progettuali.
- Verificare la congruità delle dimensioni della rotatoria di connessione con la S.R. 89 ed eventualmente predisporre gli elaborati progettuali delle opere di potenziamento.
- Verificare la necessità di realizzare un parcheggio presso il nuovo casello di Meolo, nonché reperire gli spazi per veicoli pesanti; predisporre eventualmente i relativi elaborati progettuali.

- Prevedere sistemi che agevolino la percorrenza in autostrada in condizioni di nebbia, con dispositivi luminosi, ottici o sonori, soprattutto per quei tratti che notoriamente sono colpiti particolarmente da tale fenomeno.
- Allegare tutti i nulla-osta idraulici e le autorizzazioni rilasciate dagli organi preposti. (Magistrato delle acque di Venezia, Autorità di bacino, Consorzio di Bonifica, ecc).
- Per la parte relativa alle emissioni in atmosfera, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.
- Per la parte riguardante l'impatto sulla qualità dell'aria, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.
- Nello studio d'impatto ambientale, integrare i riferimenti bibliografici e la documentazione di accompagnamento.
- Per la parte riguardante l'impatto acustico, anche a seguito della intervenuta emanazione del D.P.R. 30/03/2004, n. 142, presentare le integrazioni ed i chiarimenti richiesti dalla Regione Veneto o comunque necessari.
- La costituzione di nuove aree di afforestazione relative alle misure di compensazione dovranno essere preferibilmente realizzate in punti concentrati anziché in senso lineare.
- Attuare la misura di compensazione conseguente alla sottrazione dell'Area di SIC/ZPS "Ambiti fluviali dei Fiumi Reghe e Lemene: Cave di Cinto Maggiore" con la costituzione di un'area boscata di idonee dimensioni, in congruità con l'ambito tutelato.
- Gli importi delle singole categorie di lavoro debbono essere riformulati, tenendo separati gli oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso d'asta.
- Le spese generali debbono essere contenute nella misura dell'8%.
- Il tempo di esecuzione deve essere contenuto entro il mese di dicembre 2010 onde pervenire all'apertura al traffico con l'inizio dell'anno 2011.

1.2 Per la fase di cantierizzazione si prescrive quanto segue

- Dovrà essere verificata la possibilità di ubicare i cantieri in vani di cave già esistenti e/o in aree industriali ancora in via di saturazione e quindi già serviti da viabilità al fine di minimizzare gli impatti.
- Dovranno essere utilizzati esclusivamente automezzi con standard emissivi come da direttive europee (Euro 2 o Euro 3).
- Dovranno essere predisposti impianti a pioggia per bagnare aree di deposito inerti con disposizione razionale dei cumuli di scarico.
- Dovranno essere impiegate pale cariatrici gommate per il caricamento e la movimentazione del materiale di scavo.

- Dovranno essere utilizzati dispositivi lavaruote degli automezzi pesanti all'uscita di cantiere.
- Dovrà essere previsto il lavaggio periodico della viabilità esterna interessata e delle aree interne per limitare il sollevamento di polvere dalle piste di cantiere.
- Dovranno essere utilizzati teli protettivi a chiusura del cassone degli autocarri in transito sulle strade.
- Dovranno essere predisposte idonee quinte verdi e/o posa in opera di pannelli di recinzione delle aree di cantiere a protezione delle aree abitate.
- In riferimento alla Qualità Biologica del Suolo (QBS), dovrà essere prestata particolare attenzione alle modalità di scotico e accumulo dei suoli ed al successivo ripristino delle aree interessate degli interventi.
- Ogni lavoro di scavo o di altra natura che verrà eseguito nella realizzazione dell'opera in oggetto andrà effettuato sotto controllo archeologico. Numero degli operatori, tempi e modalità verranno successivamente definiti con le Autovie Venete S.p.A. nella predisposizione del piano operativo di intervento.
- I siti archeologici che dovessero venire alla luce nel corso dei lavori di realizzazione della terza corsia andranno indagati estesamente. Le ditte incaricate degli scavi archeologici dovranno essere individuate tra quelle di comprovata esperienza in campo archeologico. Dovrà inoltre essere realizzata la necessaria documentazione di scavo, comprensiva di rilievi, fotografie e schede US. Tale materiale, alla fine degli scavi, dovrà essere consegnato alla competente Soprintendenza.
- Resta inteso che:
 - la direzione scientifica degli interventi di cui ai 2 punti precedenti sarà della Soprintendenza per i Beni Archeologici;
 - l'esecuzione di tali interventi dovrà avvenire senza alcun aggravio di spesa diretta per la Soprintendenza per i Beni Archeologici;
 - la Società Autovie Venete S.p.A. dovrà – qualora nel corso dei lavori di cui al punto precedente dovessero emergere evidenze archeologiche di particolare rilevanza – studiare e mettere in atto forme di conservazione e/o valorizzazione delle evidenze “in situ”.
- Effettuare, preventivamente alla apertura del cantiere e su tutto il tragitto della variante in progetto, un'accurata ricognizione di superficie.
- A seguito della valutazione dei risultati delle operazioni preventive potranno essere richiesti sondaggi di accertamento in aree segnalate ed eventuali scavi archeologici di preesistenze antiche in situ. La successiva apertura superficiale del tracciato, così come i tratti di scavo in trincea, dovranno comunque essere definiti con assistenza archeologica con previsione di indagine di scavo delle strutture antiche eventualmente individuate. Resta inteso che tutte le operazioni di verifica preventiva e di eventuale scavo archeologico saranno effettuate da operatori archeologici di comprovata fiducia, esterni all'Amministrazione, con onere non a carico della Soprintendenza per i Beni Archeologici, che si riserva

la direzione scientifica degli interventi archeologici, nonché le disposizioni di tutela ritenute necessarie sulla base di eventuali evidenze archeologiche in situ.

II RACCOMANDAZIONI E CONSIDERAZIONI

- Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 7761/2001 (EMAS).
- Scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.
- Prevedere un impianto di misura della visibilità con attivazione automatica di impianti di segnalazione in caso di riduzione della stessa.
- Appare opportuno addivenire ad un Accordo Quadro tra i vari soggetti istituzionali per la definizione delle procedure espropriative da adottare, al fine di garantire un migliore rapporto con i cittadini interessati agli espropri.
- Dovrà essere garantita la funzionalità idraulica della rete idrografica e di bonifica esistente.
- Dovrà essere valutata la previsione di realizzare una bretella di collegamento tra Alvisopoli e Teglio Veneto.
- Dovrà essere verificata la possibilità di adeguare, aumentandone la sezione del sottopasso, il manufatto n. 47 in località Portovecchio in Comune di Portogruaro.
- Dovrà essere verificata la possibilità di ampliare la sezione trasversale del sottopasso di Via Vallio, nonché di inserire un manufatto ciclo-pedonale sovrappassante l'autostrada, in corrispondenza della S.R. "Treviso Mare", in Comune di Meolo.
- La realizzazione del parcheggio in prossimità del casello di Alvisopoli dovrà essere attentamente studiata sia per quanto attiene la sua localizzazione ed il suo inserimento paesaggistico, sia per il dimensionamento dello stesso.
- Sia valutata la possibilità di rialzare i ponti sui fiumi Musette e Vallio in Comune di Roncade per consentire rispettivamente la realizzazione di una pista ciclabile e di un percorso naturalistico sottostanti.
- Appare opportuno che il viadotto n. 46 in Comune di Roncade venga rettificato verso ovest e raccordato con Via Pomodoro, dotandolo di pista ciclabile.
- Dovranno essere valutate le geometrie di tutti i manufatti autostradali in relazione alle esigenze della viabilità regionale, provinciale e comunale.
- Per il casello di Alvisopoli appare opportuno sia riportato anche il toponimo "Bibione".

- Appare opportuno venga verificata la possibilità di introdurre un sistema di pedaggi che consenta di adottare tariffe differenziate al fine di agevolare i transiti locali e di reperire, altresì, le risorse economiche per la realizzazione delle opere necessarie al miglioramento della viabilità ordinaria di collegamento del casello Alvisopoli-Bibione con le spiagge.
- Che venga verificata, ai fini trasportistici la capacità dei piazzali di accesso alle stazioni ed alle barriere.