



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto
Ambientale

Roma, 18,7,2003

Raccomandata a.r.

Commissario delegato per
l'emergenza Socio - economico -
ambientale della Viabilità di Mestre
Palazzo Linetti - Calle Priuli -
Cannaregio 99
30121 Venezia

FAX 041/2792258/236

e, p.c. Direzione VIA
Divisione II
Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

Protocollo N.: CSVIA/2003/0336

Pratica N.: CSVIA-VP 2003-0013

Rif. Mittente:

- Protocollo N.:
- del
- pratica

OGGETTO: Progetto Preliminare "Autostrada A4 - Variante di Mestre - Il Passante Autostradale". **Richiesta di integrazioni.**

Con nota in data 17/6/03 è stato comunicato a codesta Società l'avvio dell'istruttoria relativa al progetto in oggetto.

Con la presente si comunica che la Commissione, ai sensi e per gli effetti dell'art.20 del decreto legislativo 20 agosto 2002, n.190, ritiene necessario che il proponente provveda a:

Per quanto riguarda i Quadri **PROGRAMMATICO E PROGETTUALE**

- 1) Tenuto conto della complessità delle interazioni del Progetto con il Piano di Assetto Idrogeologico, con le Carte del Rischio e della Pericolosità idraulica:
 - integrare lo studio proposto con la disamina della pianificazione settoriale vigente, ed, in particolare, con il Piano Stralcio per la tutela del rischio idrogeologico e misure di prevenzione per le aree a rischio ai sensi della Legge 267/98 ed il Piano di Bacino ai sensi della Legge 183;
 - integrare il Quadro Programmatico con eventuali vincoli non paesaggistici, in particolare con le aree vincolate relative a boschi e terreni montani ai sensi del RD n. 3267/23, con la pianificazione delle aree protette (parchi, SIC, ZPS, ecc.) e relativa cartografia sia per il SIC (anche ZPS) "ex cave di Villetta di Salzano" (IT 3250008), sia per i SIC di : ex Fornace di Martellago; cave di Gaggio, cave di Noale ed un ZPS Sile: Ansa a San Michele Vecchio;
 - integrare il cronoprogramma di attuazione dell'intervento evidenziando le conseguenze sulla rete derivanti dall'eventuale apertura all'esercizio della infrastruttura per tronchi.
- 2) Considerata la complessità del reticolo viario confluyente nel nodo di Mestre, sia a livello di viabilità nazionale (autostradale e non), che di rete viaria provinciale e di reticolo urbano, ed alla luce della presenza di possibili interventi sulla rete nazionale, alcuni dei quali in fase di avanzata definizione progettuale, che potrebbero significativamente modificare i quadri di riferimento progettuale ed ambientale, e considerando l'opportunità di

Via Cristoforo Colombo 112 00147 ROMA

pe

gn

[Signature]

configurare tutti gli scenari comunque prevedibili,

- approfondire lo studio del traffico nell'ipotesi di una ridefinizione del ruolo e dell'apporto trasportistico relativi alla Bretella tra la SS-309 Romea e il Casello di Spinea, con particolare attenzione alle ricadute in termini di Rumore e Vibrazioni e delle emissioni in Atmosfera.
- 3) In considerazione del riferimento contenuto nello SIA circa gli impegni assunti dalla Regione Veneto, definiti nel luglio 1996 con il Ministero dei Lavori Pubblici,
- fornire una indicazione preferenziale circa l'ipotesi di intervento per la soluzione del "nodo autostradale di Mestre", operando la verifica comparata delle alternative individuate (tunnel, complanare all'attuale tangenziale, passante lungo il corridoio dei Bivi);
 - Integrare la descrizione delle alternative individuate con il supporto cartografico disponibile (comparazione quantitativa fatta dalla Regione Veneto nel 1996), anche con riferimento all'ipotesi di assenza dell'intervento (opzione zero).
- 4) Con riferimento alla complessità ed estensione delle opere necessarie alla creazione dei nuovi caselli di uscita dall'arteria in progetto, ed alla luce della possibilità di diminuire le fasce di occupazione e di esproprio,
- verificare la possibilità tecniche di un numero adeguato dei caselli di esazione in automatico, al fine di ottenere una eventuale significativa diminuzione delle superfici di occupazione.
- 5) Con riferimento agli studi allegati riguardanti le caratteristiche fisico-tecniche del tracciato, la cantierizzazione, le misure e i provvedimenti per il contenimento degli impatti,
- Integrare l'analisi degli interventi di mitigazione ed inserimento ambientale, nonché l'individuazione e valutazione degli impatti relativi alla fase di cantiere con supporti di interrelazione di tipo matriciale.
- 6) In riferimento alle problematiche indotte sulla componente paesaggio relativamente all'alterazioni indotte nel sito di progetto,
- Integrare la delimitazione delle zone di cantiere, soprattutto di quelle situate in prossimità di aree fruibili dalla popolazione, con la previsione di inserimento di idonei mascheramenti a verde;
- 7) In riferimento alle problematiche più specificatamente tecniche relative alla progettazione dell'opera,
- Prevedere i possibili costi per la bonifica dagli ordigni bellici e per gli eventuali giacimenti culturali occulti;
 - Definire le eventuali variazioni dei costi per l'adeguamento delle opere alla sismicità dell'area rivalutata alla luce delle recenti Normative;
 - Integrare il progetto con un elenco di possibili discariche e la loro capacità ricettiva, anche se in presenza di un probabile bilancio zero scavi/rilevati;

- Approfondire le motivazioni di scelta della portata di piena centennale (dimensionamento delle opere d'arte), e la coerenza di tale scelta con le prescrizioni dei Piani di Bacino, Piani stralcio, PAI.

Per quanto riguarda il **QUADRO AMBIENTALE**

Atmosfera

- 8) Con riferimento all'area vasta interessata dall'opera, con particolare riguardo all'area urbana di Mestre, ed allo scopo di valutare il miglioramento in termini di pressioni ambientali globali indotte dall'opera,
- integrare l'analisi delle emissioni inquinanti in atmosfera inserendo una stima della variazione delle emissioni complessive di NOx, PM10, COVNM, CO e benzene, con riferimento a tutto il sistema viario influenzato (Nuova opera, Tangenziale di Mestre, Sistema viario locale), tra la situazione ex ante e la situazione ex post, nel medio e nel lungo periodo, alla luce delle variazioni dei flussi veicolari e delle previste variazioni della composizione del parco veicolare. In particolare il modello dovrà tener conto delle condizioni climatiche locali, favorevoli alla concentrazione degli inquinanti, quali la nebbia e la mancanza di venti prevalenti.

Ambiente Idrico

- 9) Relativamente all'immissione delle acque raccolte sul sedime stradale nella rete idraulica esistente, al fine di progettare opere che non producano alterazioni significative al sistema idraulico, come l'innescò e/o l'evoluzione dei fenomeni erosivi di fondo e di sponda, o fenomeni di rigurgito a monte dei collettori ed aumento delle velocità di deflusso
- dettagliare i soggetti attuatori e le modalità con cui sarà realizzata la manutenzione ordinaria e straordinaria dei sistemi di raccolta e canalizzazione delle acque piovane;
 - integrare gli studi sulle modifiche indotte al sistema idrico sotterraneo dalla realizzazione ed esercizio dell'infrastruttura, in particolare per quanto riguarda le fasi realizzative degli interventi, con :
 - Le soluzioni tecniche che saranno adottate per la realizzazione del sistema di pozzi e drenaggi orizzontali, previsti in corrispondenza di trincee e gallerie per garantire la continuità delle falde;
 - Le soluzioni tecniche che saranno adottate per la realizzazione di tutte le opere che prevedono scavi al fine di impedire il mescolamento della falda superficiale più inquinata con quelle poste a maggiori profondità, soprattutto per le opere citate al punto precedente ;
 - La valutazione delle eventuali implicazione conseguenti all'abbassamento e alla risalita delle falde in corrispondenza dei by-pass citati sui fenomeni di costipamento e quindi di stabilità degli edifici situati nelle aree limitrofe e predisporre, inoltre, un

programma di monitoraggio da realizzarsi durante e dopo la realizzazione delle opere in esame;

- Lo studio sulle eventuali interferenze indotte nei pozzi a scopo idropotabile presenti nelle aree circostanti;

Suolo e sottosuolo

10) Allo scopo di uniformare analisi e valutazioni

- Integrare il SIA con la caratterizzazione geomorfologica, l'individuazione dei processi morfogenetici e l'esame degli impatti sul contesto geomorfologico;
- valutare in modo più marcato, per quanto riguarda l'individuazione delle aree di cantiere, la possibilità di destinarle alla realizzazione di svincoli e stazioni di servizio, al fine di ridurre gli effetti negativi indotti dall'occupazione temporanea di suolo;

Vegetazione, Flora e Fauna

11) ,Allo scopo di uniformare analisi e valutazioni

- Approfondire l'analisi sulle aree protette, anche di limitata importanza, acquisendo maggiori informazioni sugli impatti dell'infrastruttura su di esse;
- Integrare lo studio con un progetto di recupero colturale dell'Area SIC "Ex Cave Villetta di Salzano" al fine di agevolare sia la naturale evoluzione di una parte del sito verso l'Ontaneta (Ontano Nero), sia di favorire l'affermarsi nel tempo di essenze attualmente presenti in nuclei isolati e scarsamente estesi (Es. Quercus Robur) o da reintrodurre (Es. Carpinus Betulus), con lo scopo di favorire l'evoluzione ed il mantenimento di questo relitto di bosco planiziale;
- Approfondire lo studio delle opere di mitigazione e mascheramento degli interventi, esplicitando i criteri da adottare per la riduzione dell'impatto fisico e visivo dell'opera, anche in presenza di una vegetazione e di un corredo faunistico fortemente depauperato;
- approfondire l'analisi della vegetazione nitrofila per quanto riguarda la relazione di incidenza sull'area SIC;

Ecosistemi

12) Con riferimento alla matrice a doppia entrata degli impatti che analizza le relazioni tra le opere realizzate e le varie componenti ambientali e ne descrive sommariamente la tipologia di impatto,

- Integrare la suddetta matrice con un rapporto di valutazione sia qualitativo che quantitativo;
- Approfondire le analisi specifiche dei vari Ecosistemi interferiti (ad integrazione di quelle dei capitoli Vegetazione-Flora-Fauna e Paesaggio)

Rumore e Vibrazioni

13) Considerate le caratteristiche particolari dell'opera e dell'intera area urbanizzata di Mestre e comuni limitrofi, ed allo scopo di completare lo studio delle emissioni prevedibili relativamente alla presente componente

- definire in maniera univoca la conformità delle procedure di esecuzione delle indagini ante-operam alle Normative vigenti e fornire l'elenco di quelle alle quali si è fatto riferimento, comprese le normative regionali in materia di inquinamento acustico; in particolare
 - integrare, secondo quanto previsto dall'allegato C del D.M. 16/03/98 relativo a "Metodologie di misura del rumore stradale", la documentazione fornita con la documentazione sui "report" di misura (redatti secondo le disposizioni dell'allegato D del D.M. 16/03/98).
- fornire un allegato contenente l'elenco dei ricettori sensibili più significativi con evidenziati in modo esplicito i criteri di scelta dei punti di misura e se questi sono ubicati in corrispondenza di ricettori sensibili;
- fornire un elenco delle principali sorgenti di rumore (con particolare riferimento alle sorgenti fisse) presenti in prossimità dei punti di misura;
- fornire per ciascuna tipologia di barriera acustica, prevista nelle opere di post-mitigazione, i valori dell'attenuazione ovvero della perdita di inserzione, in funzione della posizione di installazione della barriera, della posizione dei ricettori, della tipologia e geometria della barriera;
- chiarire, nella previsione del rumore dei cantieri operativi, la metodologia seguita per la determinazione dell'attenuazione per divergenza, o indicare le assunzioni fatte sul livello di potenza sonora della sorgente e sulla sua ubicazione all'interno del cantiere.

14) Per quanto riguarda la specifica componente vibrazioni,

- Approfondire l'analisi ed il calcolo dei livelli di vibrazione post-operam e nelle condizioni di cantiere mediante valutazioni effettuate su di un opportuno modello di calcolo, tenendo in considerazione il fatto che sorgenti di vibrazioni e livelli di vibrazioni misurati non sono associabili alle condizioni post-operam poiché diversi sono volumi e tipologie di traffico. I livelli previsti dovranno quindi essere confrontati con i limiti di normativa per ciò che riguarda l'effetto delle vibrazioni sugli individui (UNI 9614 ed ISO 2631/2) e sugli edifici (UNI 9916).

Paesaggio

15) Con riferimento alle definizioni fornite sull'estensione dell'area vasta (tra il Brenta, il Piave e, a sud-est, la Laguna di Venezia), e dell'area, molto più limitata, di diretta influenza del progetto,

- Integrare la descrizione dei criteri paesaggistici con cui è stata delimitata l'area vasta e la planimetria di dettaglio della stessa;
- Integrare con una planimetria indicativa la delimitazione dei bacini visivi, i corridoi e i coni di visuale.

16) In considerazione degli scarsi impatti visivi prodotti dall'opera in una situazione di paesaggio definito nel SIA come "piatto", dal punto di vista visivo e percettivo, ed essendo il tracciato prevalentemente in rilevato basso, si reputa necessario supportare al massimo le interferenze sul territorio con cartografie e rapporti tra indicatori; in questa ottica

- Approfondire la valutazione quantitativa dell'impatto che il "taglio" creato dall'infrastruttura opera sul sistema storico della centuriazione;
- Integrare con supporto oggettivo su base cartografica e con indicatori le indicazioni di ottimizzazione utilizzate per rendere minimo il disturbo alla panoramicità provocato dai viadotti, svincoli e sovrappassi;
- Puntualizzare la tipologia degli interventi di mitigazione, anche in relazione alle diverse tipologie di paesaggio, con riferimenti precisi sul territorio;
- Integrare l'ipotesi, citata nello SIA, di un vero e proprio corridoio verde al contorno dell'opera principale, per una fascia sufficientemente estesa e tale da minimizzare l'effetto di taglio sull'attuale tessuto agrario, con eventuali interventi comprensivi di acquisizione dei necessari spazi accessori da rinaturare.

Con la presente si comunicano le modalità di trasmissione delle integrazioni da parte del proponente:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico secondo gli standard comunicati con nostra nota del 24/6/03 devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

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

