



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA  
SOCIO-ECONOMICA-AMBIENTALE  
DELLA VIABILITA' DI MESTRE 2



AUTOSTRADA A4 - VARIANTE DI MESTRE

# PASSANTE AUTOSTRADALE

(L.443/2001 D.Lgs. 20.08.2002 N°190)

**PROGETTO DEFINITIVO**  
AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005  
C.U.P D51804000060001

IL RESPONSABILE  
DEL PROCEDIMENTO:

CONTRAENTE GENERALE: ASSOCIAZIONE TEMPORANEA DI IMPRESE

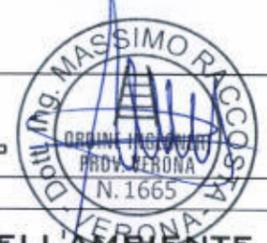


PROGETTAZIONE



RESPONSABILE DEL PROGETTO  
E DIRETTORE TECNICO:  
DOTT. ING. MASSIMO RACOSTA

CONSULENZE SPECIALISTICHE:  
LANDSCAPING & ARCHITECTURE : ASA STUDIO ALBANESE  
ROADS & STRUCTURES : PROF. ING. ANTONIO BEVILACQUA DEL POLITECNICO DI TORINO



APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE  
RELAZIONE TECNICA

CODICE DOCUMENTO

**SI036P-PD-PG-RT-001**

CODIFICA WBS

TAVOLA  
**PD-PG-RT-001**

| REV. | DATA  | DESCRIZIONE          | REDATTO     | CONTROLLATO | APPROVATO |                                   |
|------|-------|----------------------|-------------|-------------|-----------|-----------------------------------|
| A    | 06/05 | EMMISSIONE UFFICIALE | DELLA BELLA | CORTIANA    | RACOSTA   | SCALA                             |
| B    | -     | -                    | -           | -           | -         | -                                 |
| C    | -     | -                    | -           | -           | -         | -                                 |
| D    | -     | -                    | -           | -           | -         | GAD POWER POINT                   |
| E    | -     | -                    | -           | -           | -         | NOME FILE SI036P-PD-PG-RT-001.PPT |

fca 2 10 m  
 fca 1 10 m  
 fase costruttiva  
 fca 1 10 m + 10 m



## I CASELLI

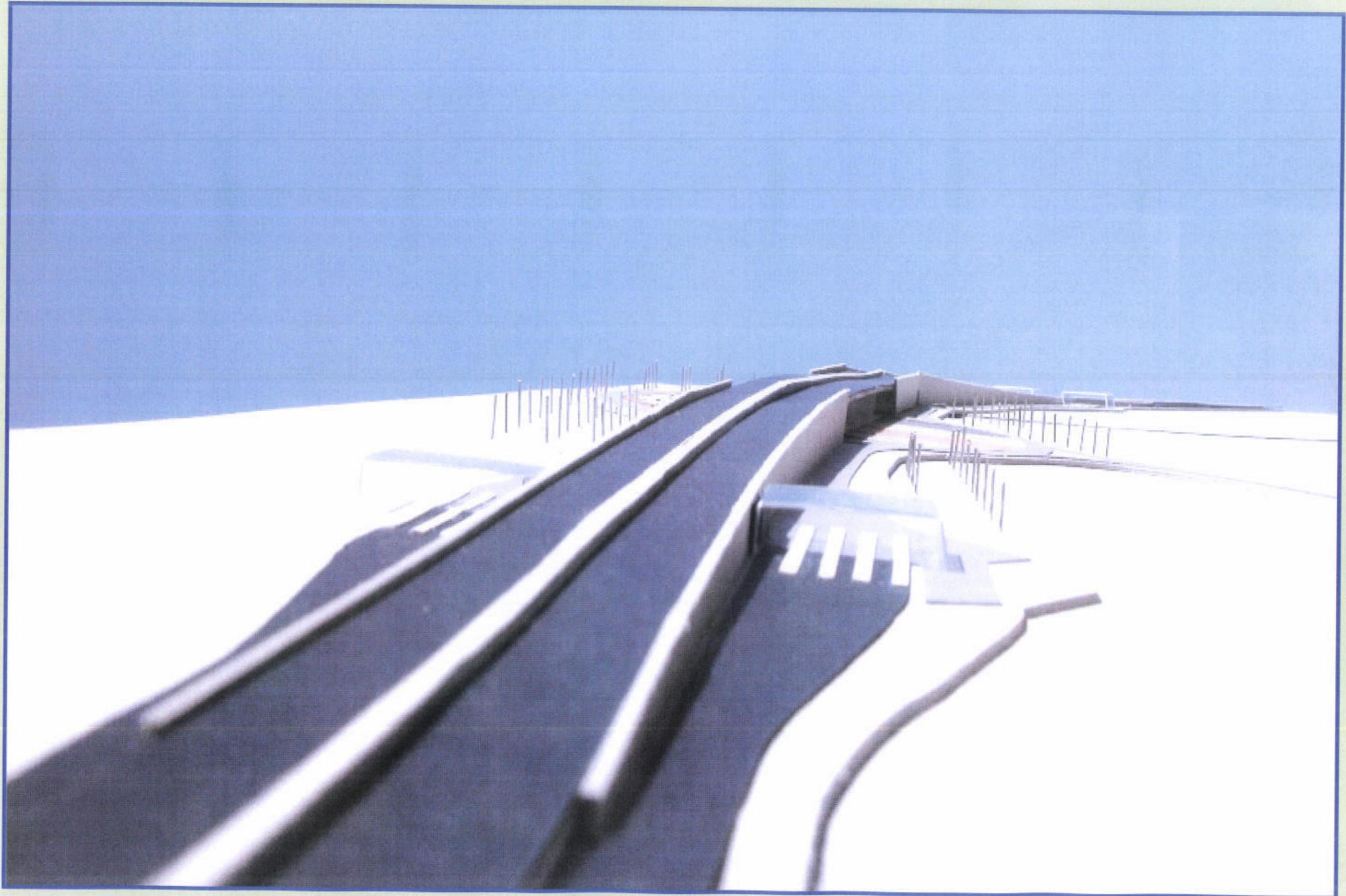
I caselli sono dei segni particolari del tracciato, in quanto sono gli unici punti dove la percezione legata alla velocità rallenta, fino a fermarsi; si riescono a percepire i volumi, i dettagli, la materia. Il concetto di percezione ha condizionato in modo particolare la riflessione architettonica dei caselli nei quali sono presenti sia la percezione cinetica di chi li costeggia passando sull'autostrada, sia quella statica di chi si ferma ed esce.

Sono state studiate diverse sezioni trasversali della strada rendendo riconoscibile il casello; alcuni spunti si sono concretizzati nella progettazione di totem luminescenti che marcano il passaggio e segnalano la presenza dell'oggetto architettonico.

La risposta architettonica si traduce nella ricerca di trasparenza e leggerezza, di un oggetto simile ad una "nuvola" che accarezza lo sguardo dell'utente durante il passaggio. La leggerezza delle strutture, la trasparenza, lo studio della luce e l'analisi del sistema dei percorsi si sono risolti nella creazione di "pelli" traslucide che diventano interfacce segnaletiche utili alla sicurezza e al comfort dell'utente dell'autostrada. L'idea generatrice è quella di superare il concetto di barriera di esazione come ostacolo e di rendere questo luogo simile ad un "filtro" integrandolo così nel "percorso emozionale" dell'autostrada.



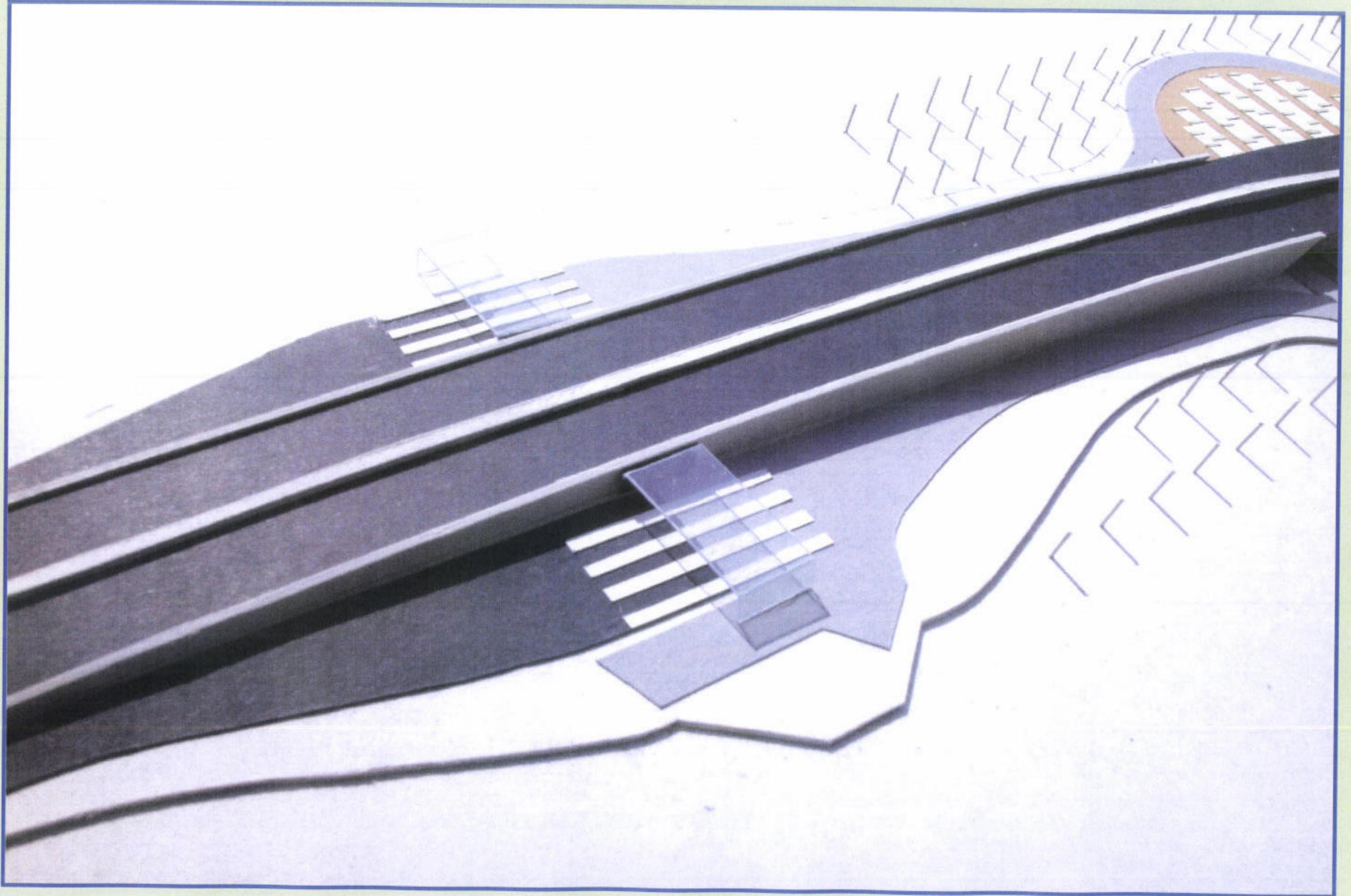
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



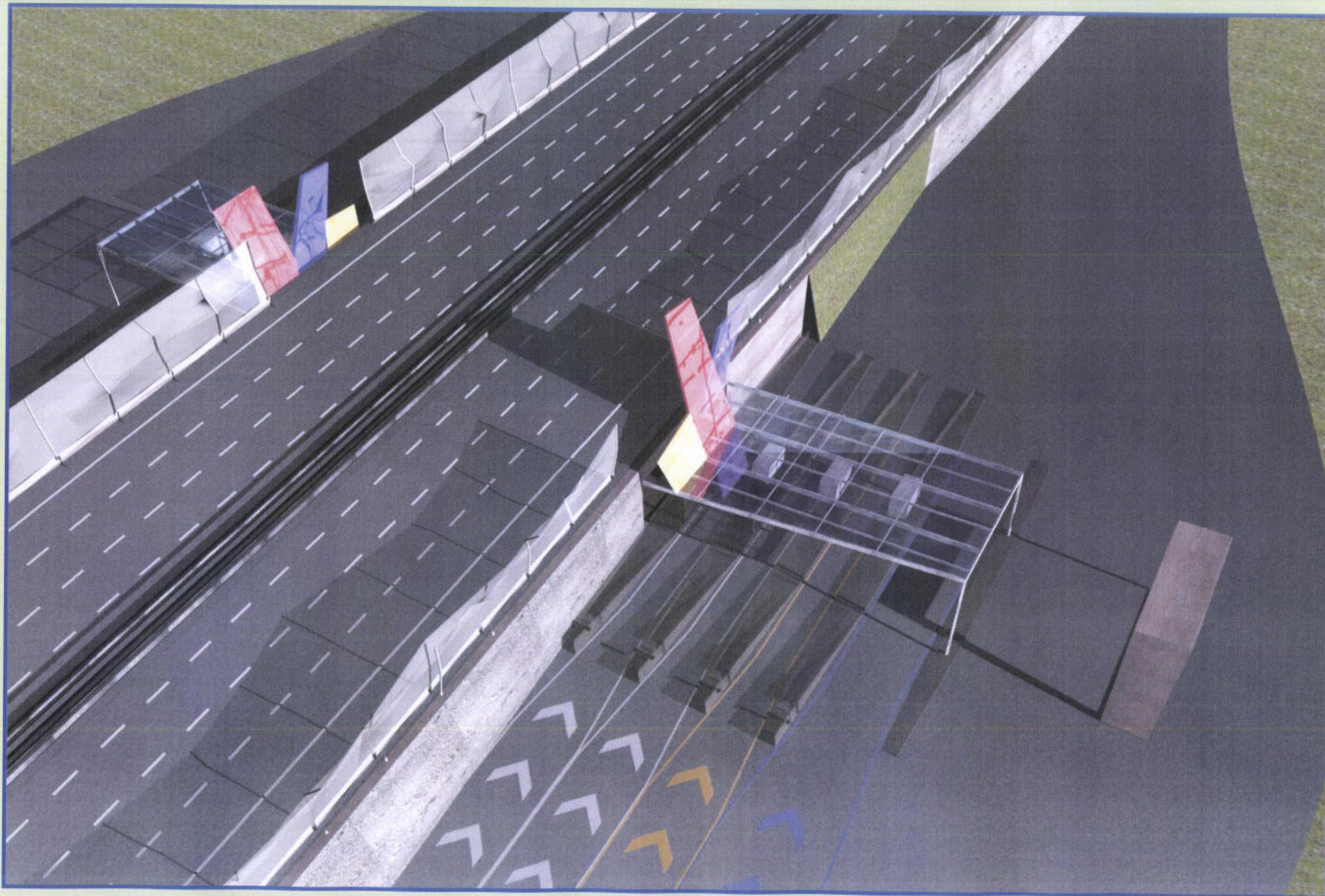
**Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative con sviluppo di nuove soluzioni**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**

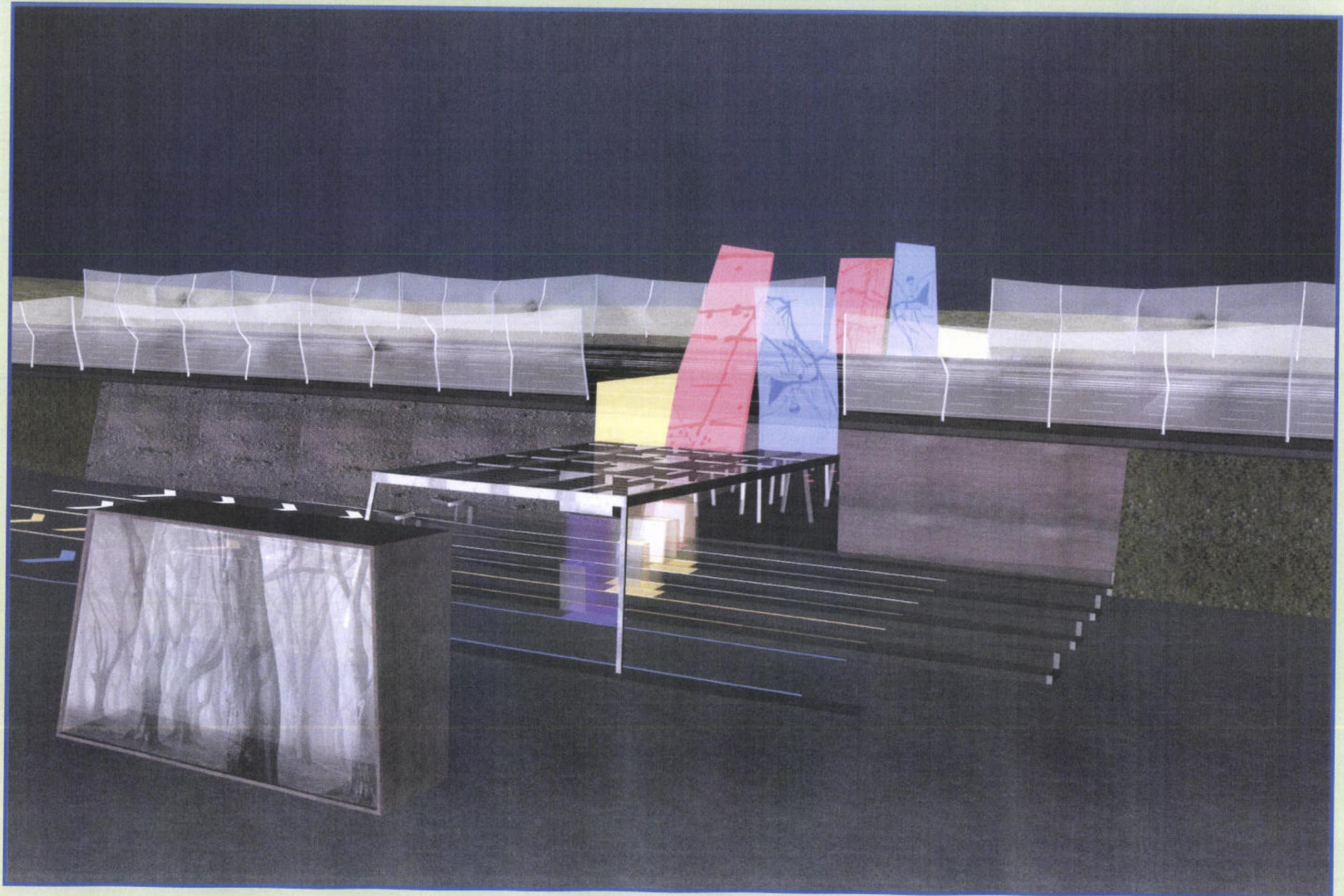


**Punto 5. Presentazione di ipotesi progettive con sviluppo di nuove soluzioni  
progettuali utilizzando tecnologie innovative**





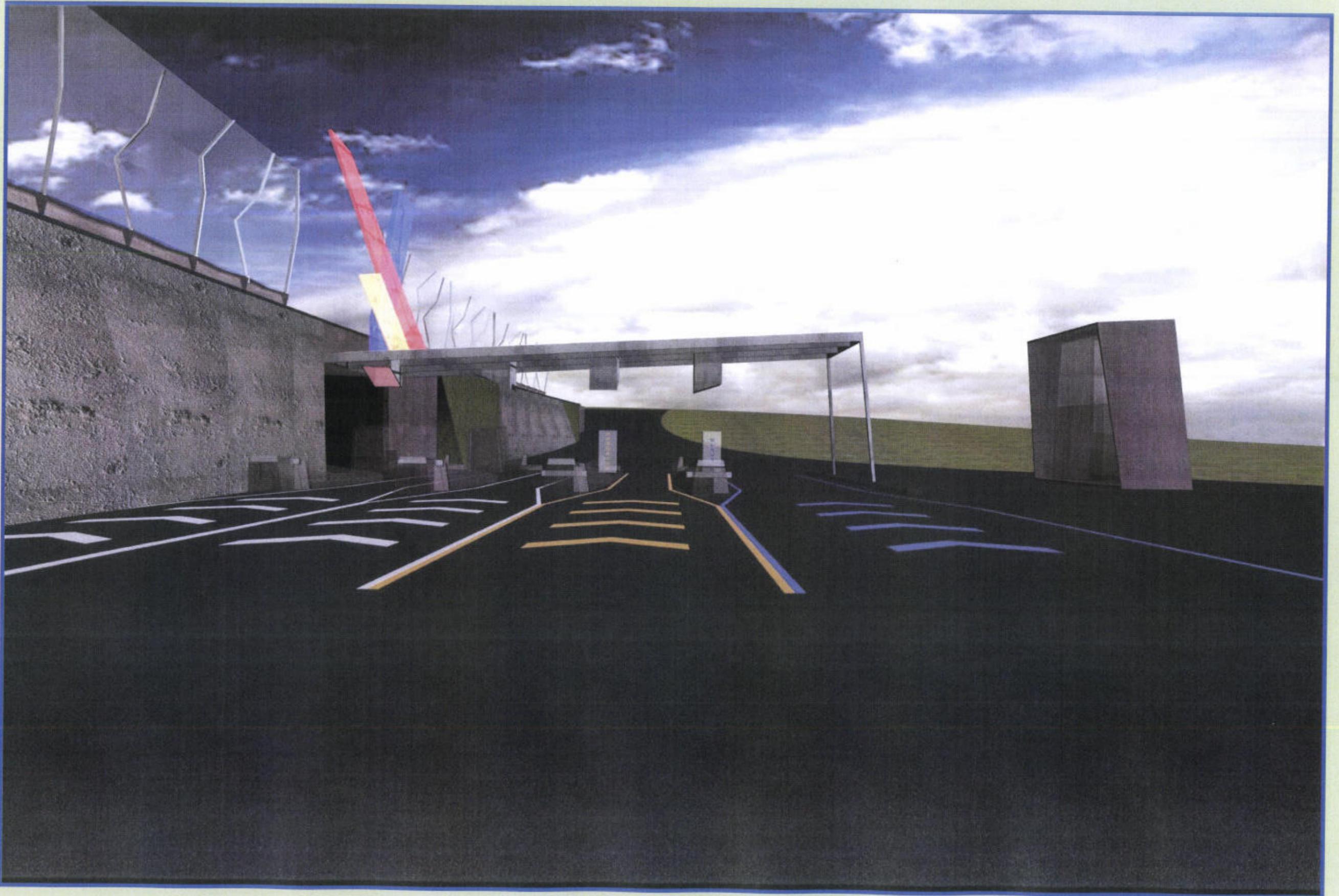
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



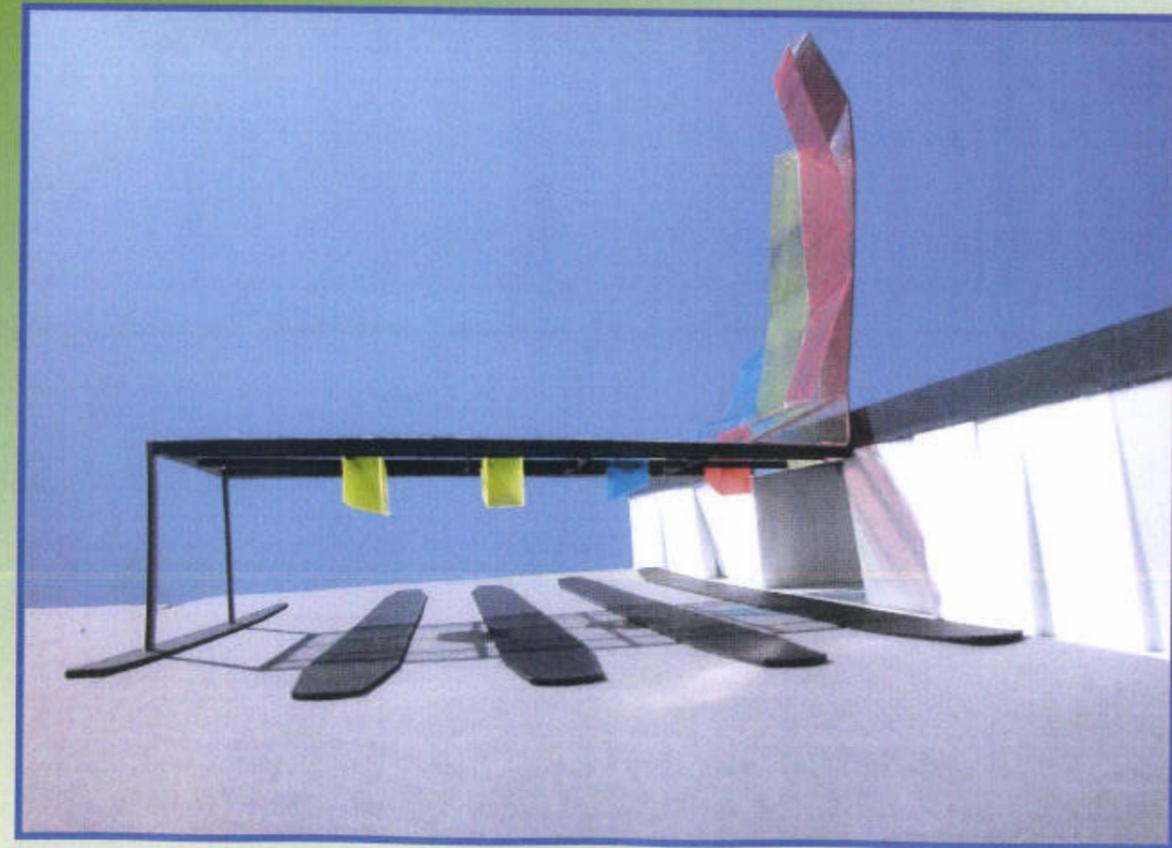
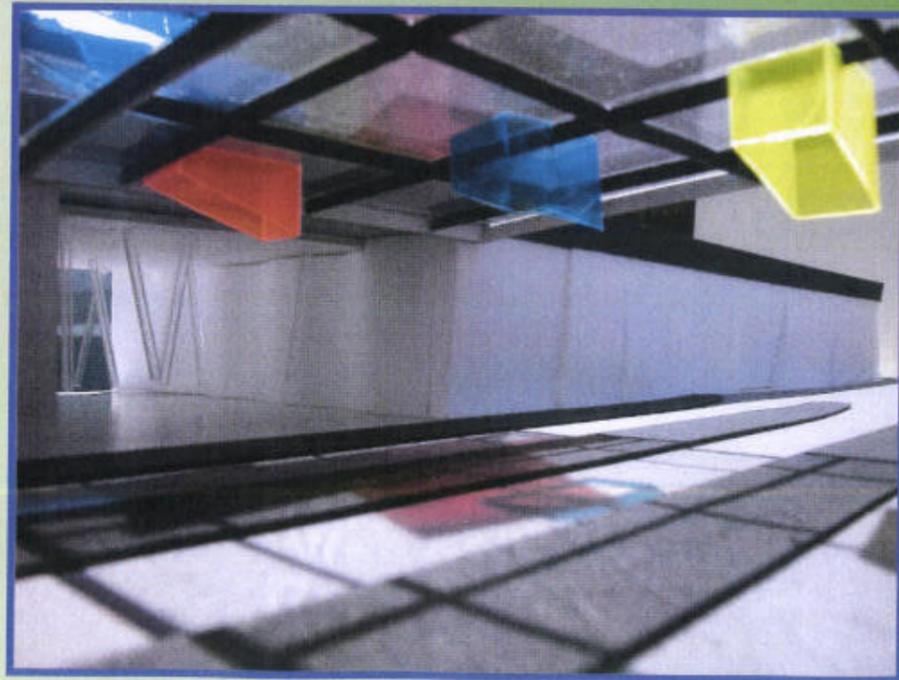
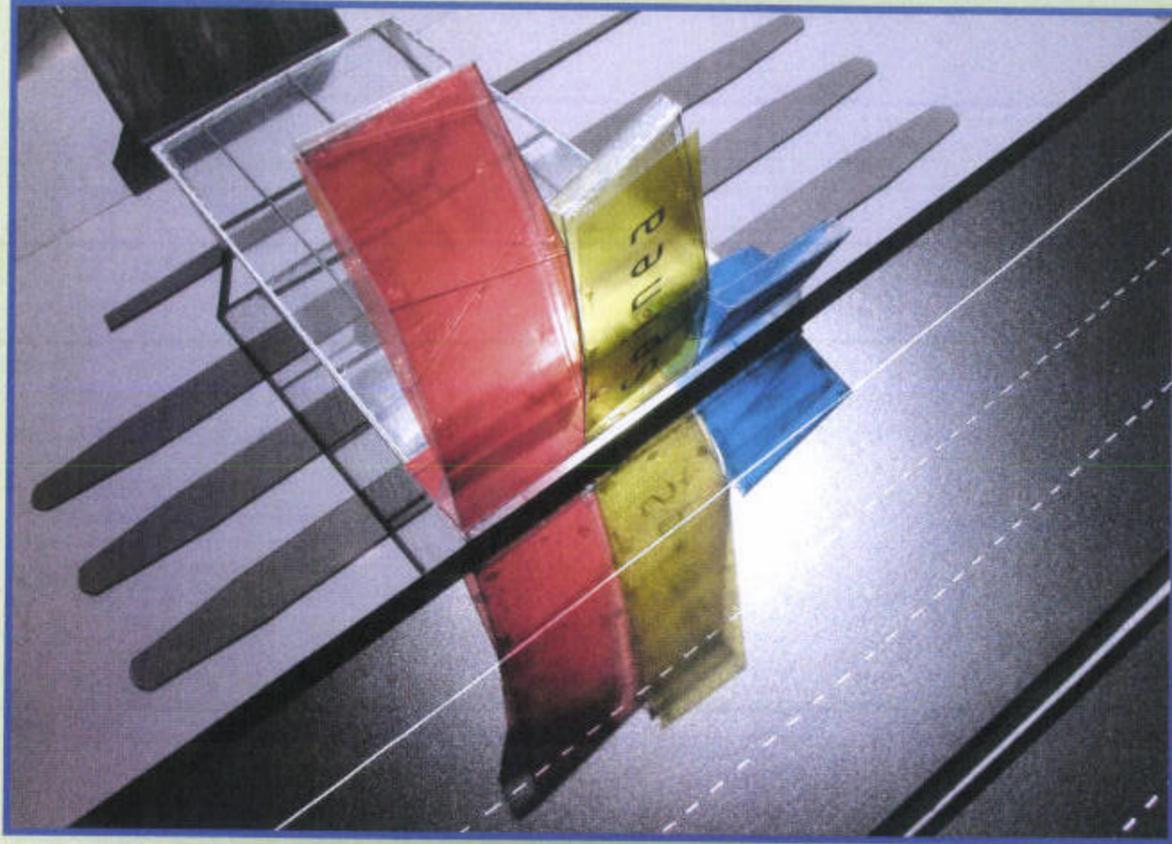
**Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



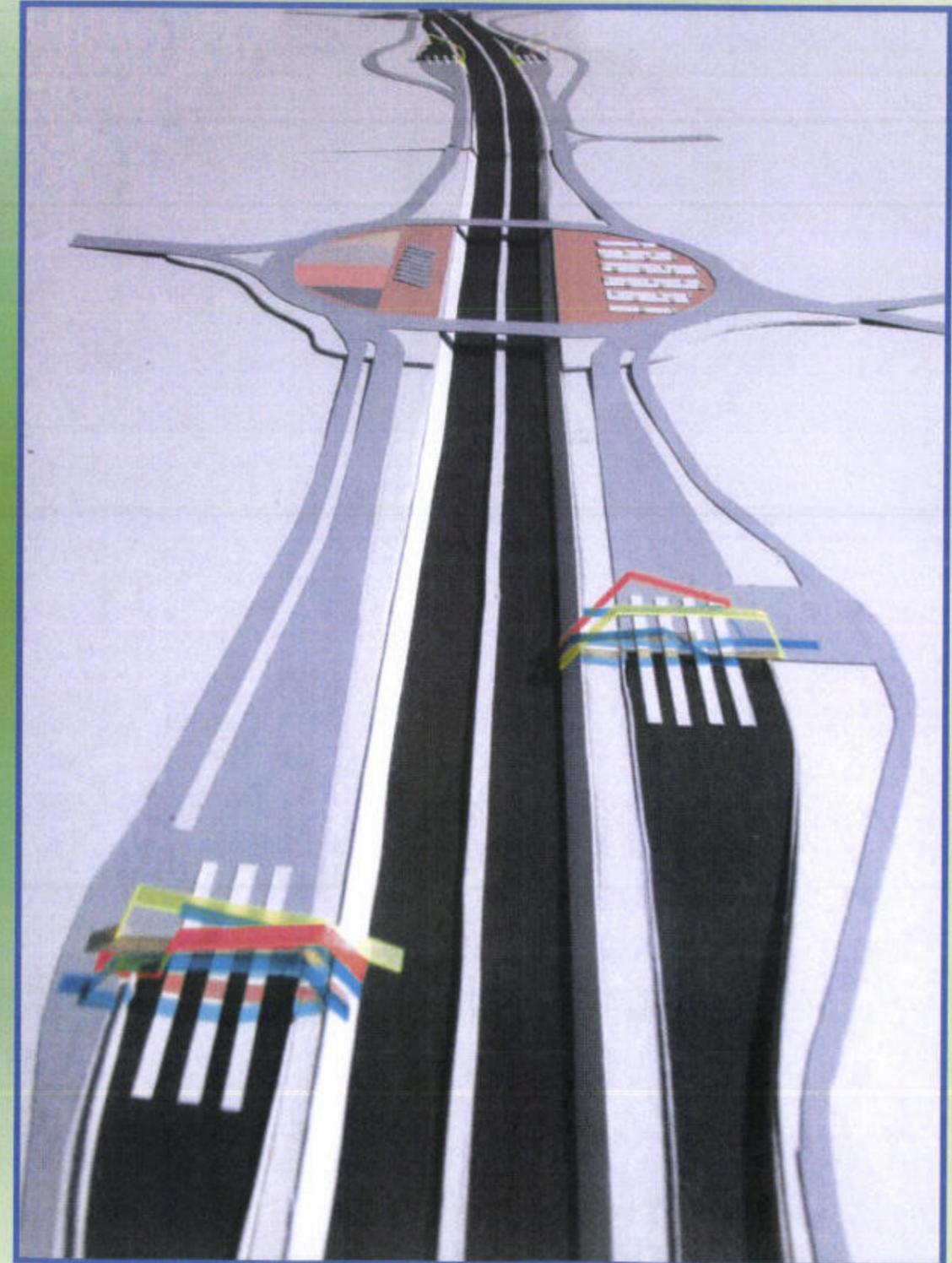
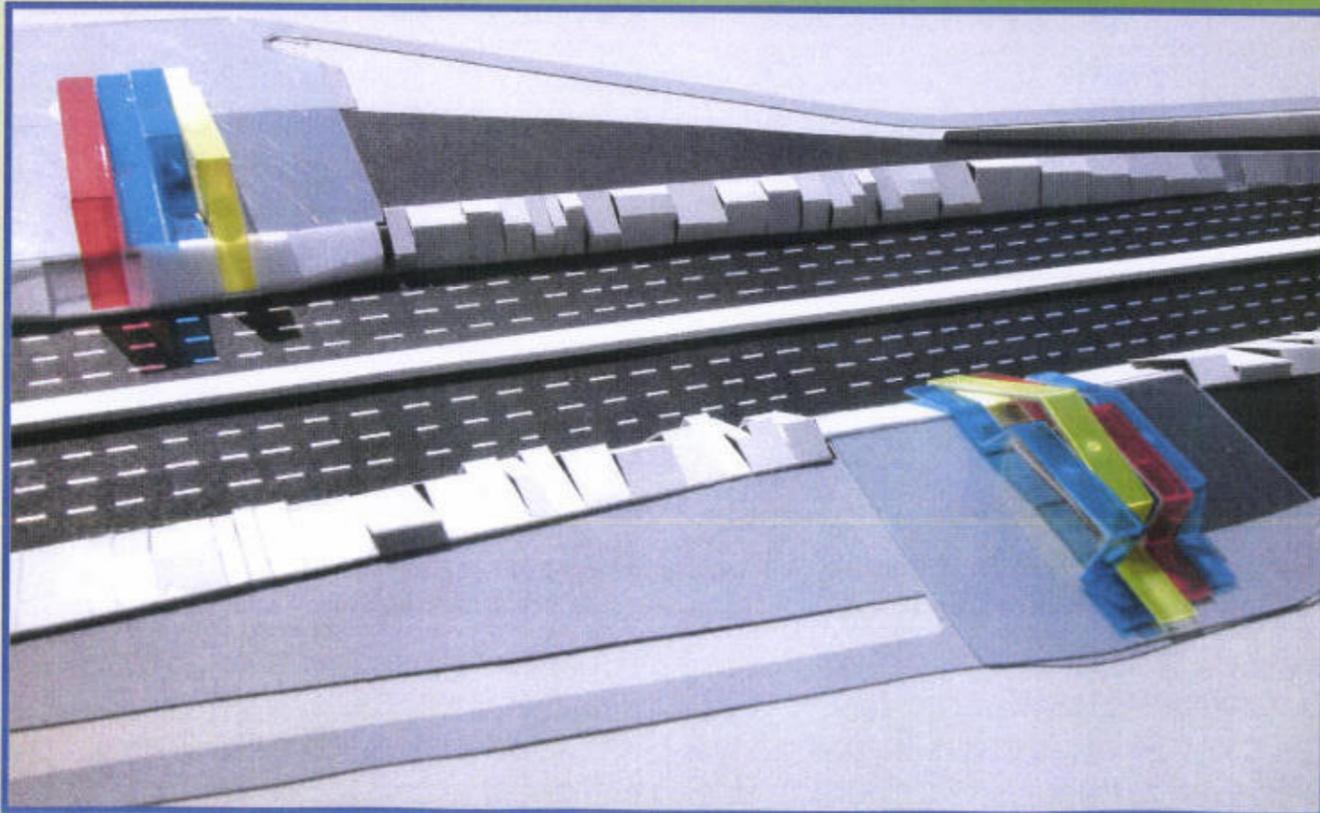
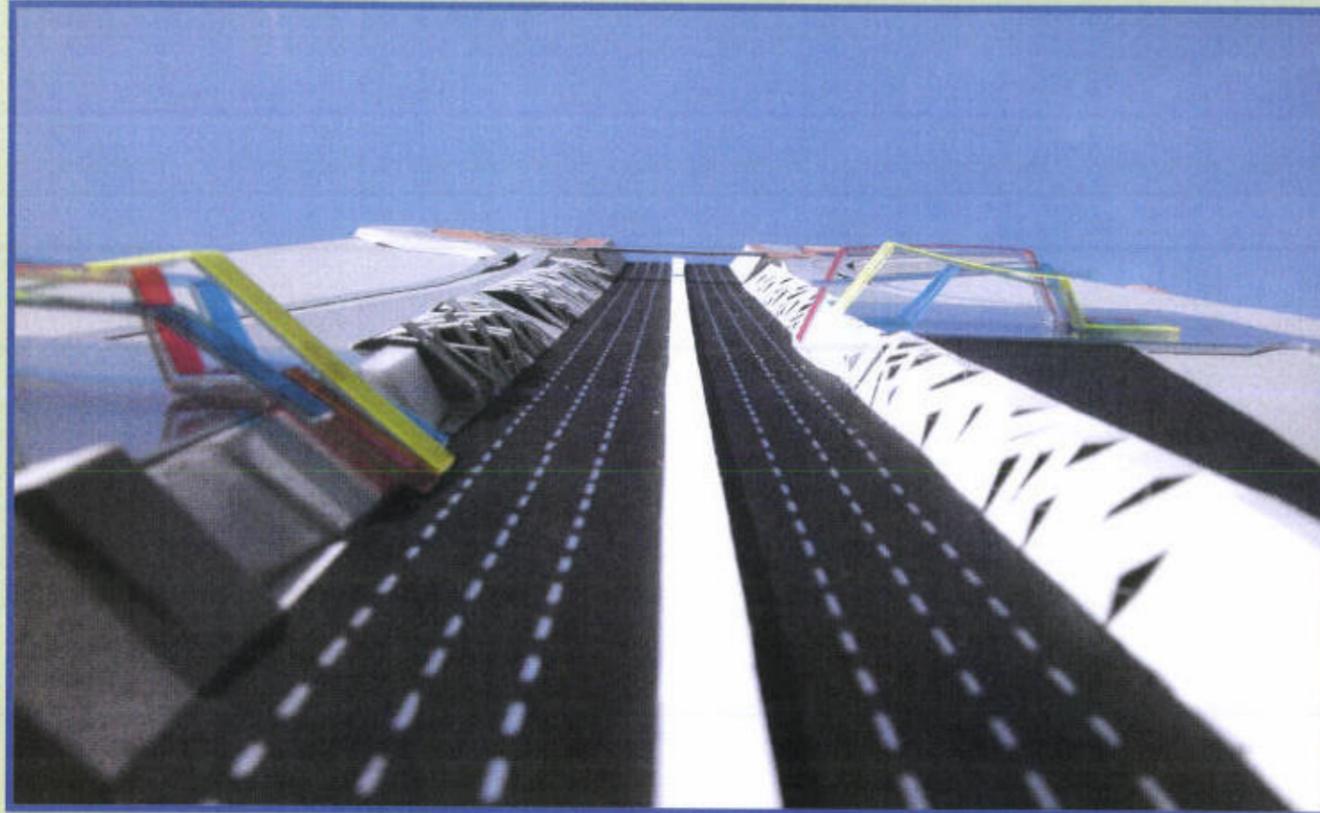
**Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni  
progettuali utilizzando tecnologie innovative**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative



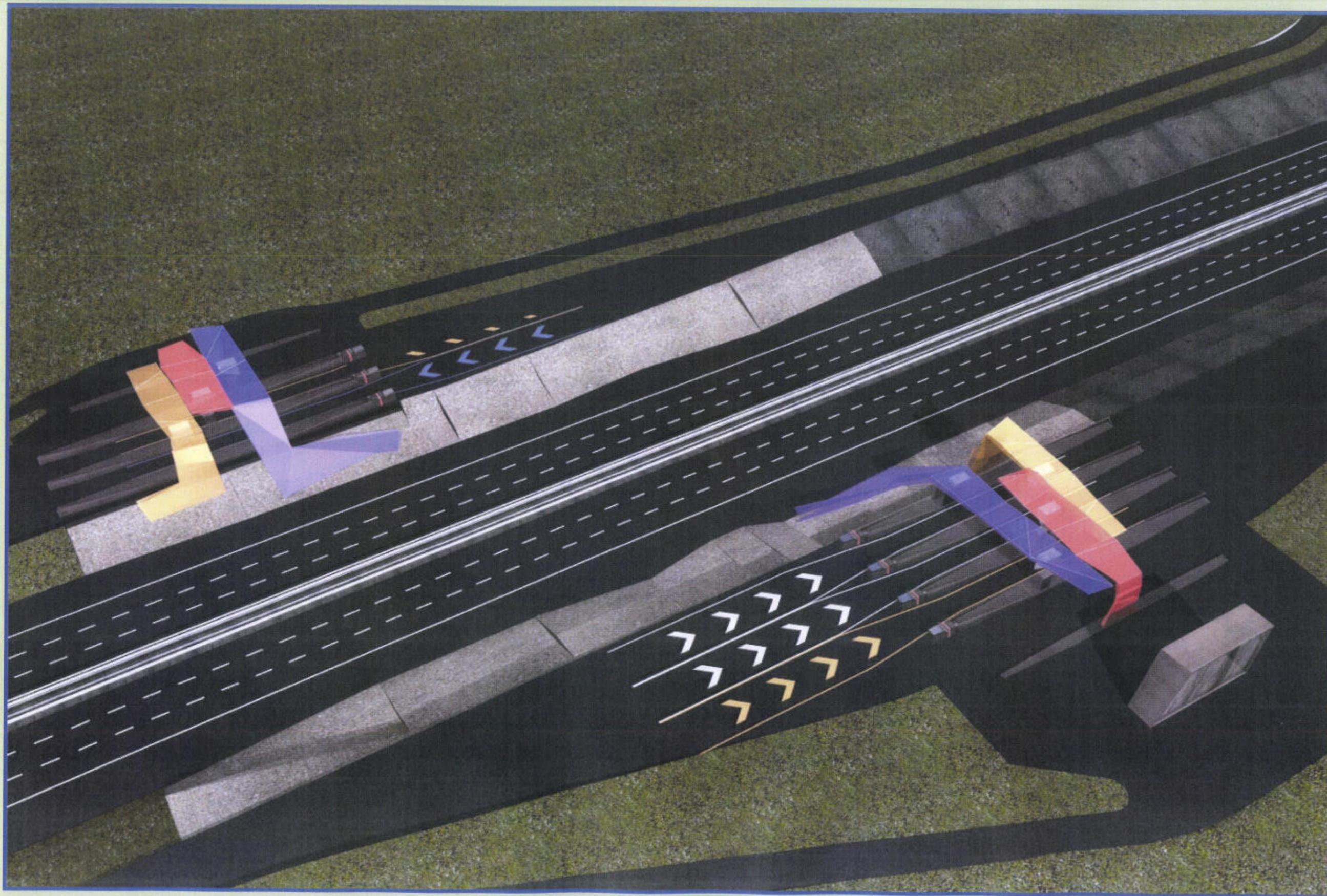
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative  
progettuali utilizzanti tecnologie innovative



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



**Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni  
progettuali utilizzando tecnologie innovative**



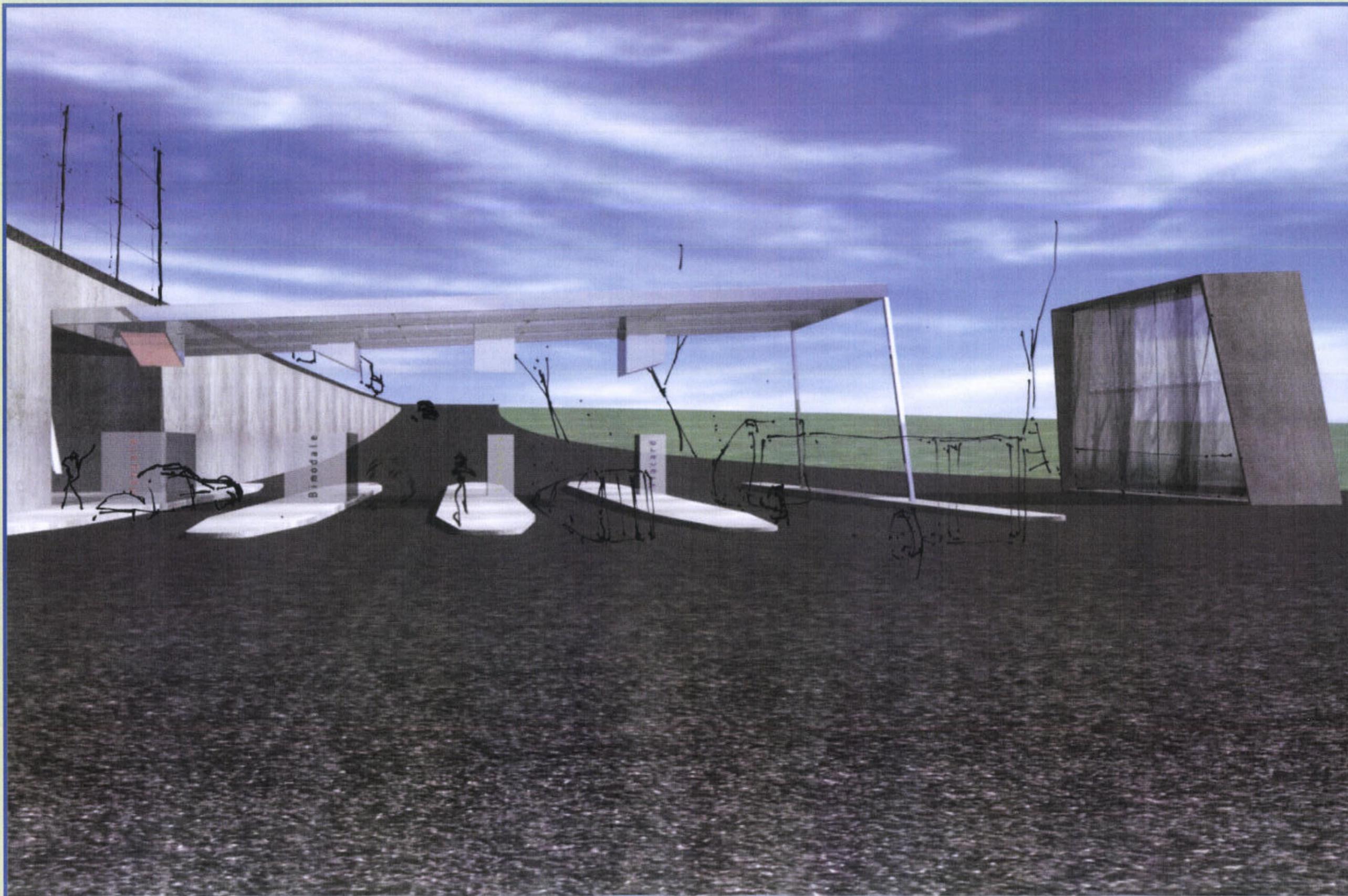
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



**Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni  
progettuali utilizzando tecnologie innovative**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



**Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative**

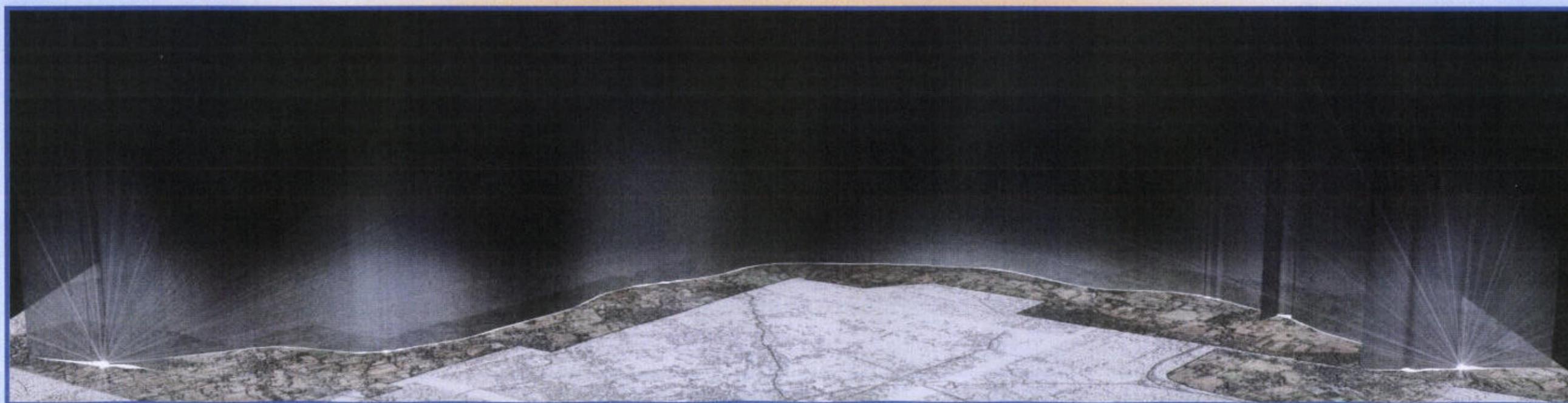
## L'ILLUMINAZIONE

La progettazione della luce ha l'obiettivo di far interagire il più possibile l'infrastruttura con il territorio che la accoglie, legando tra loro gli elementi caratterizzanti e i punti notevoli in una sequenza ricca e coerente in cui continuità, ritmo e sviluppo creano dei collegamenti e delle transizioni, da un nodo all'altro, ben leggibili all'interno del percorso. In alcuni casi questo equilibrio dinamico si integra e completa con gli interventi di mitigazione. Un esempio di questo tipo di integrazione è rappresentato dai giunchi luminosi che si alternano alla biomassa nelle zone di mitigazione in prossimità delle barriere e dei bacini di raccolta delle acque.

Una delle sensazioni visive più forti, che si hanno percorrendo un tratto autostradale, è l'elaborazione del senso del movimento che si racchiude nei concetti di Fluidità e Velocità: ad essi abbiamo affidato il compito di dar vita alla nostra rappresentazione della luce

La percezione cinetica si esprime architettonicamente attraverso una teoria di elementi periodici a distanza crescente/decescente. Questo concetto è stato tradotto all'interno del nostro percorso emozionale nello studio di un tipo di illuminazione che, in prossimità e dentro le gallerie, crea delle zone filtro in cui ritmo e intensità crescente (o decrescente) accompagnano l'automobilista in entrata e in uscita.

L'andamento del percorso emozionale è concepito secondo una fluidità che viene saltuariamente interrotta da un elemento di sorpresa, da un'improvvisa alterazione del ritmo, dovuta alla presenza di un elemento forte e caratterizzante. Il movimento all'interno del percorso segue una "armonia coreografica", che accoglie al suo interno delle varianti. Tutto ciò per evitare di incappare nei due eccessi opposti di una "drammaturgia serrata" da un lato e di un'eccessiva monotonia dall'altro. Avendo individuato nell'idea di un'immagine percettiva legata alla fluidità e alla velocità il concetto chiave per l'interpretazione del pensiero progettuale della luce, siamo passati a sviscerare questi temi attraverso un'attenta lettura del territorio, all'interno del quale si va a collocare l'infrastruttura. In questo modo la ricerca di un enunciato filosofico si è arricchita di nuovi strumenti di riflessione legati ai concetti di "luce come vettore di informazione" o di "segnalazione che diventa illuminazione". Un progetto deve tener conto in modo equilibrato di molti fattori e tra tutti le esigenze visive sono sicuramente le più importanti che una strada deve soddisfare: il senso che maggiormente viene sollecitato è infatti la vista, attraverso la quale si percepiscono i concetti di sequenza spaziale, continuità e flusso temporale. Ciò che viene visto è influenzato anche dalla qualità della luce: una vista contro sole, che accentua i contorni, verrà colta in modo diverso rispetto ad una con il sole di fianco, in cui i dettagli appaiono ben distinti. Dal momento che produce sequenze visive, la luce artificiale è una risorsa per dirigere l'attenzione: di notte si possono far risaltare i punti di riferimento e le attività che si svolgono nell'intorno durante il giorno, per creare in questo modo una rassicurante sensazione di continuità; oppure si può creare attraverso la luce artificiale un percorso emozionale legato alla notte e alla diversa percezione che in essa hanno cose, luoghi e paesaggi.





**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative

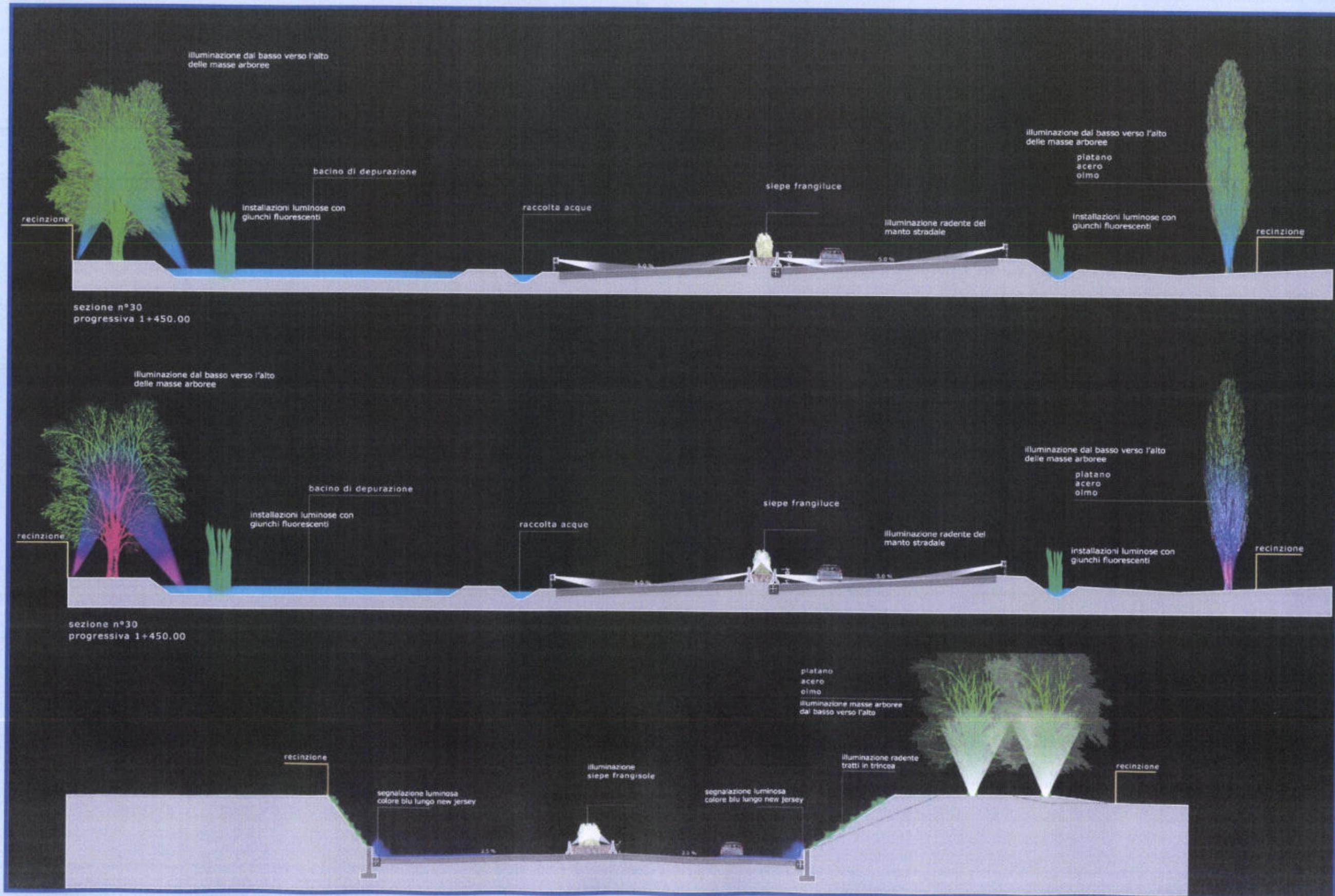


**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**

**CASELLO DI SPINEA**



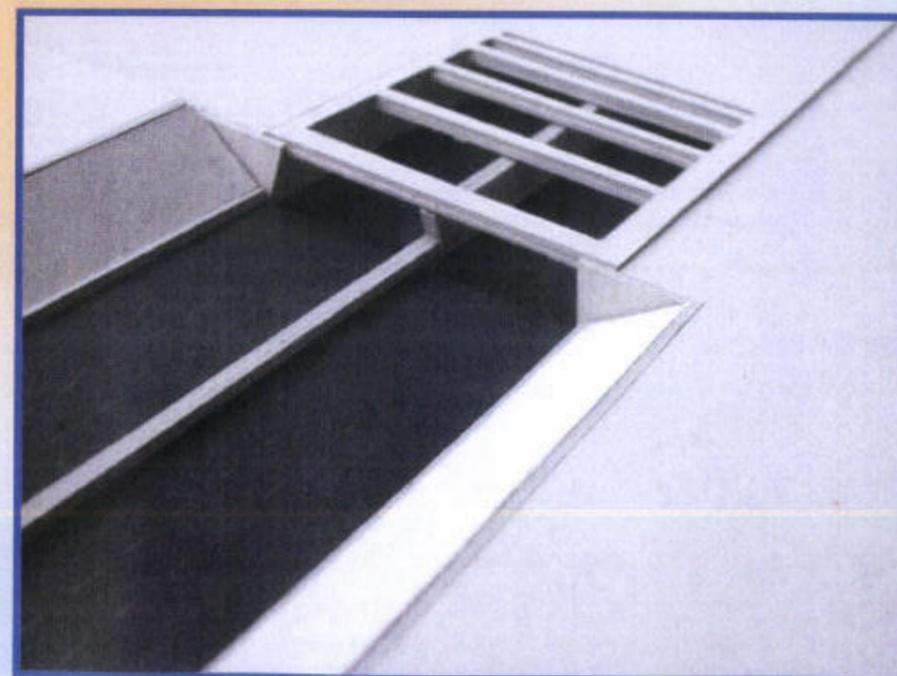
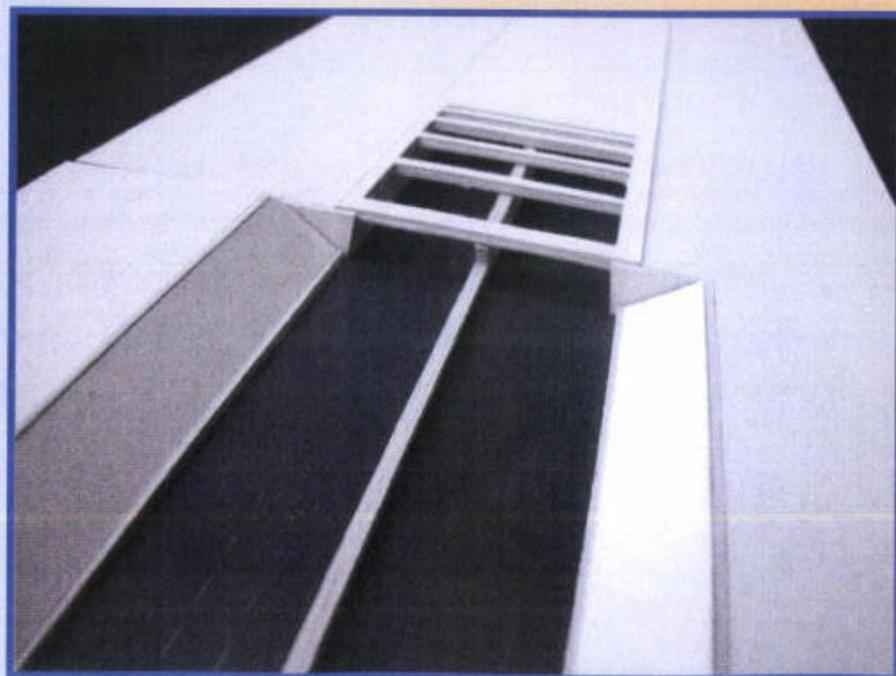
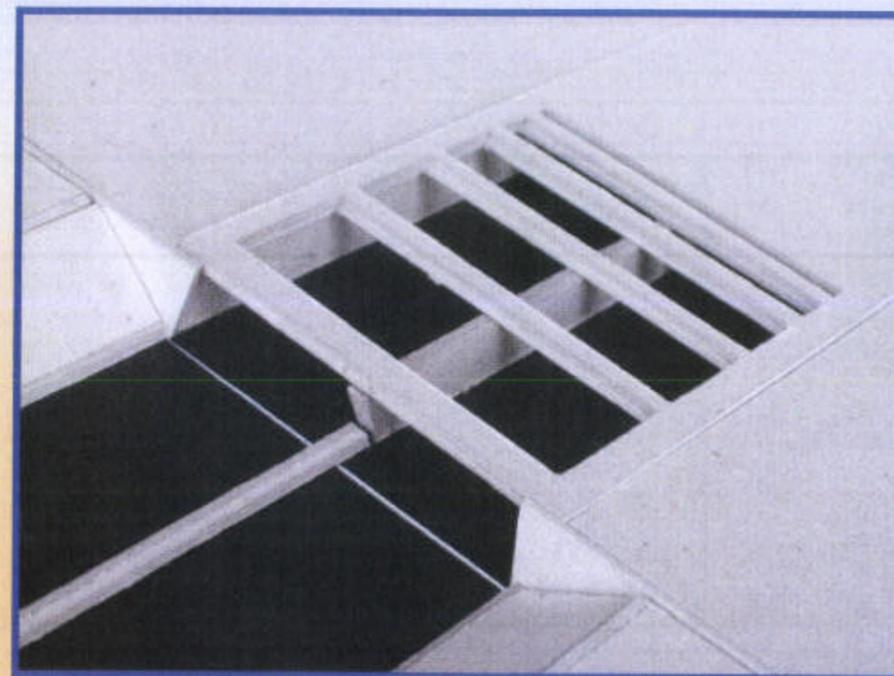
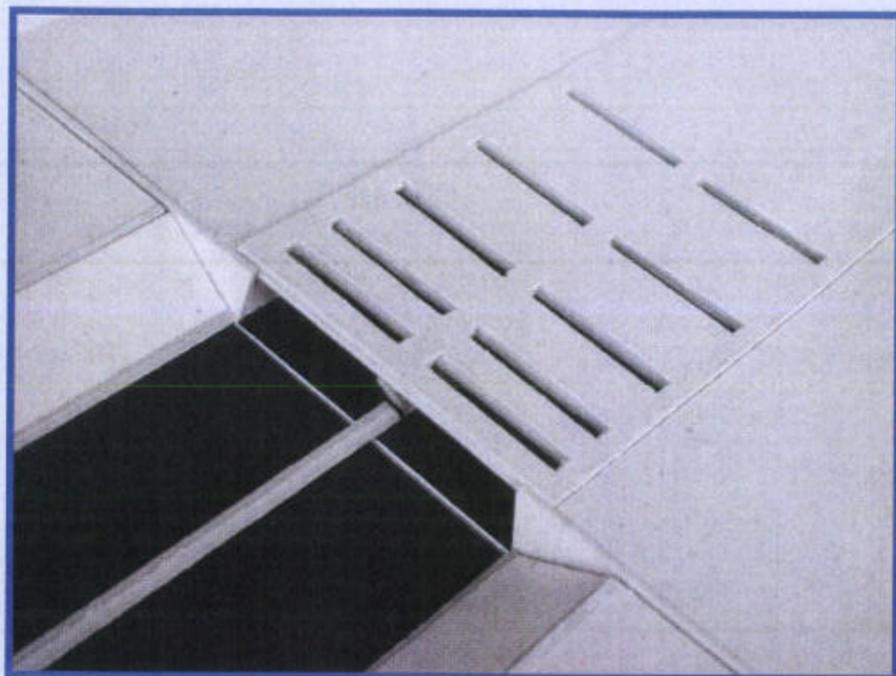
Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative con sviluppo di nuove soluzioni



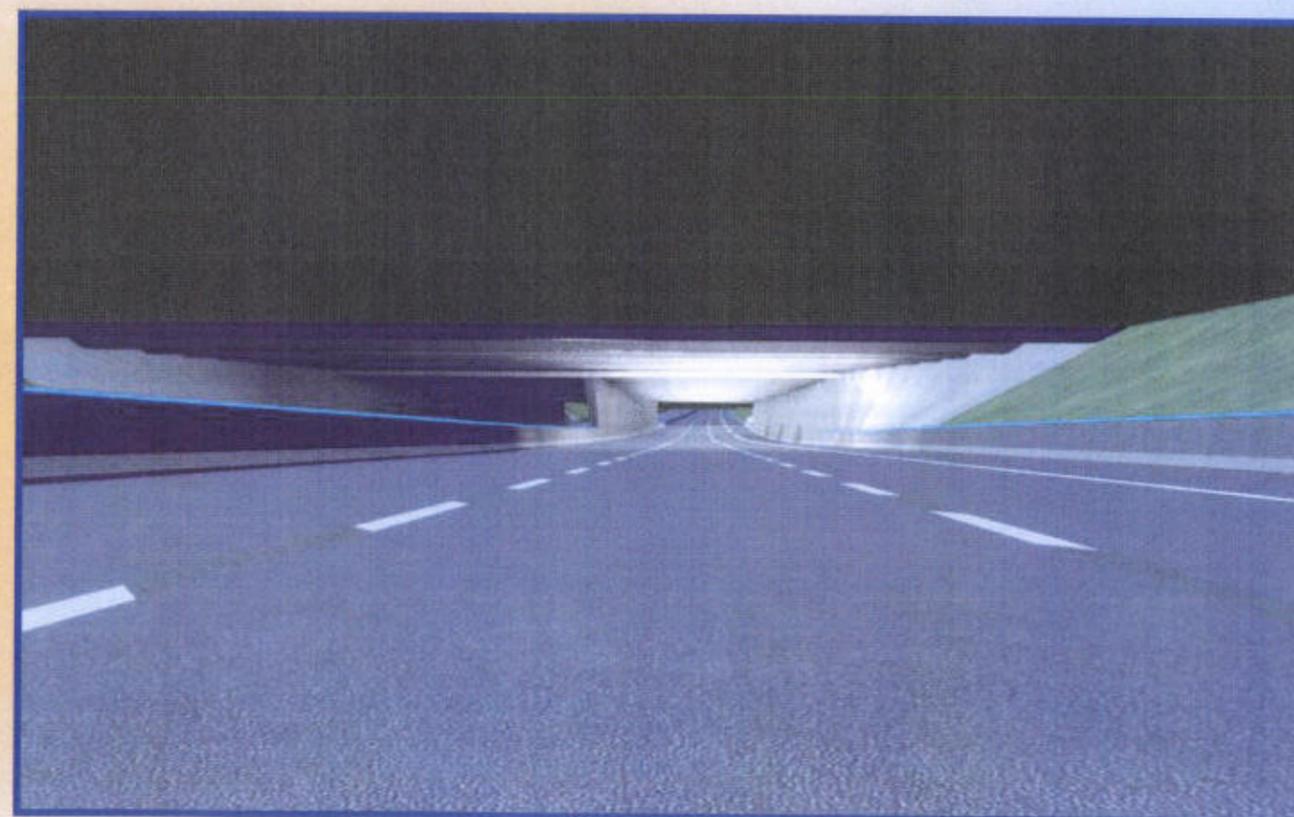
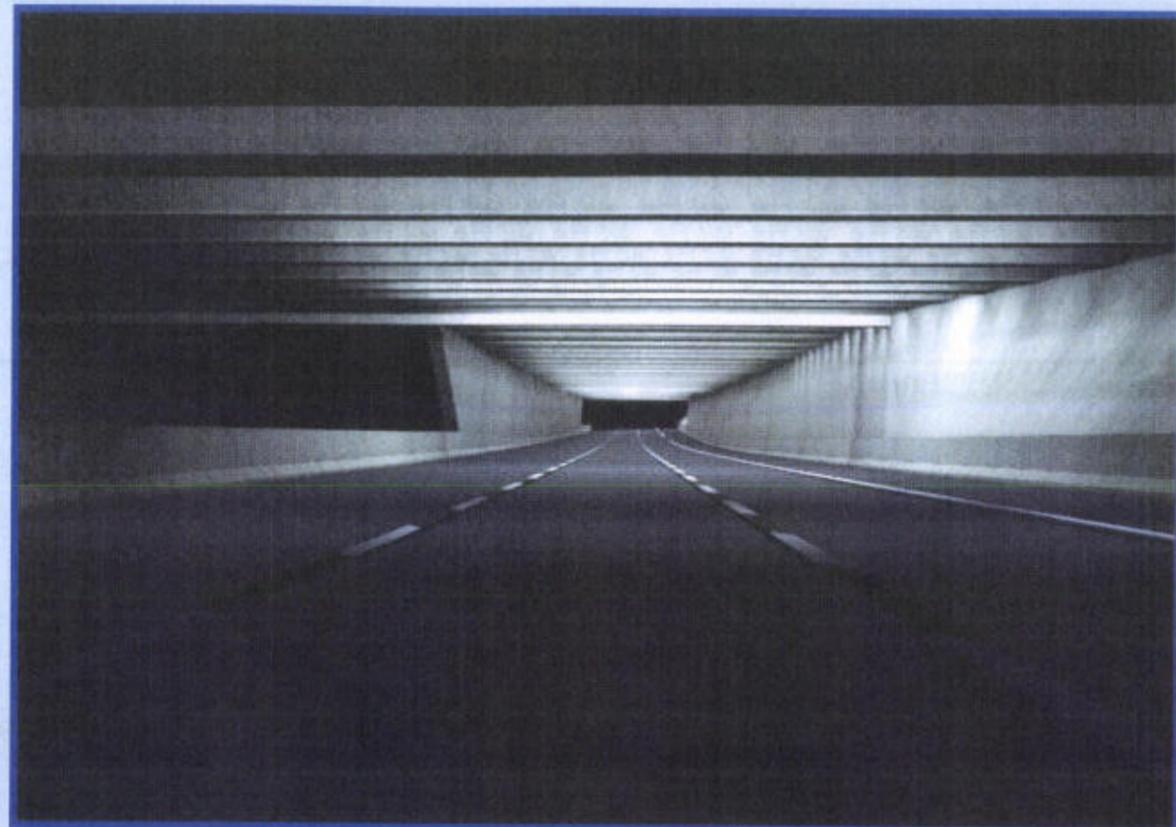
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative



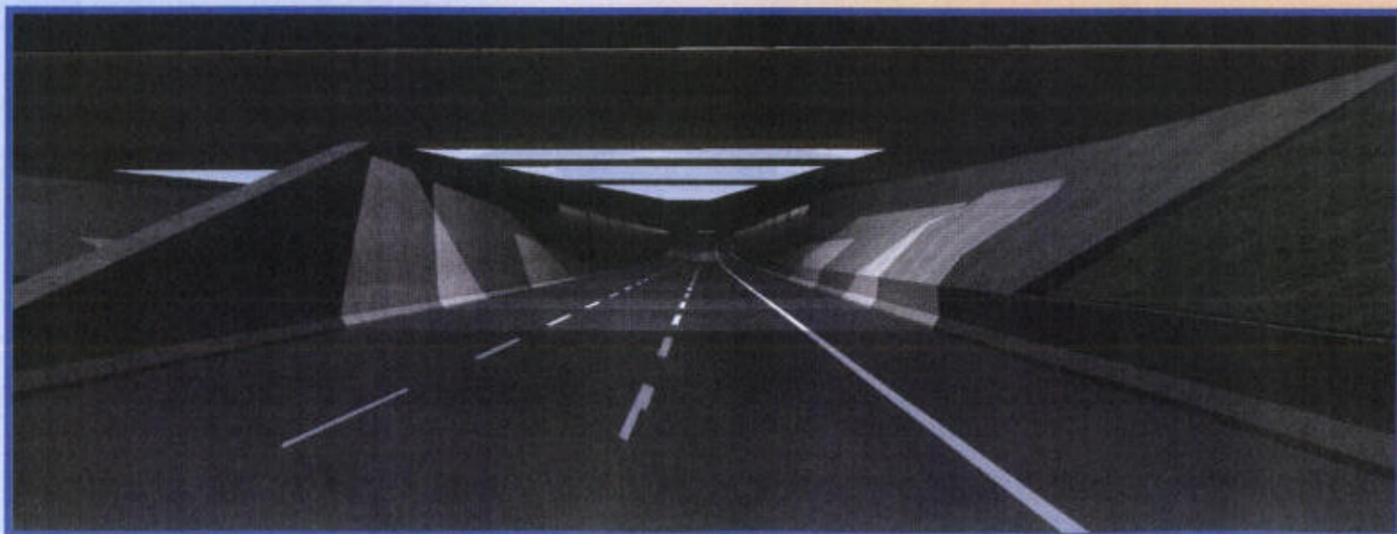
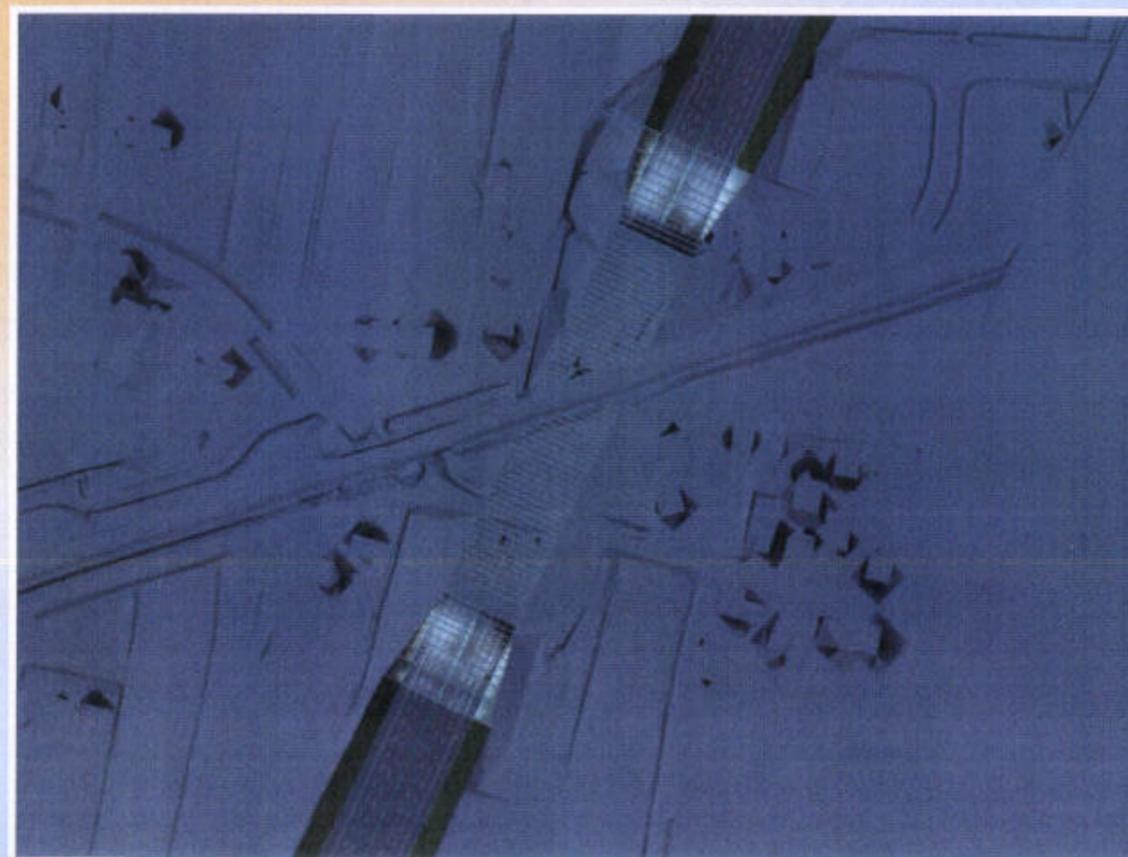
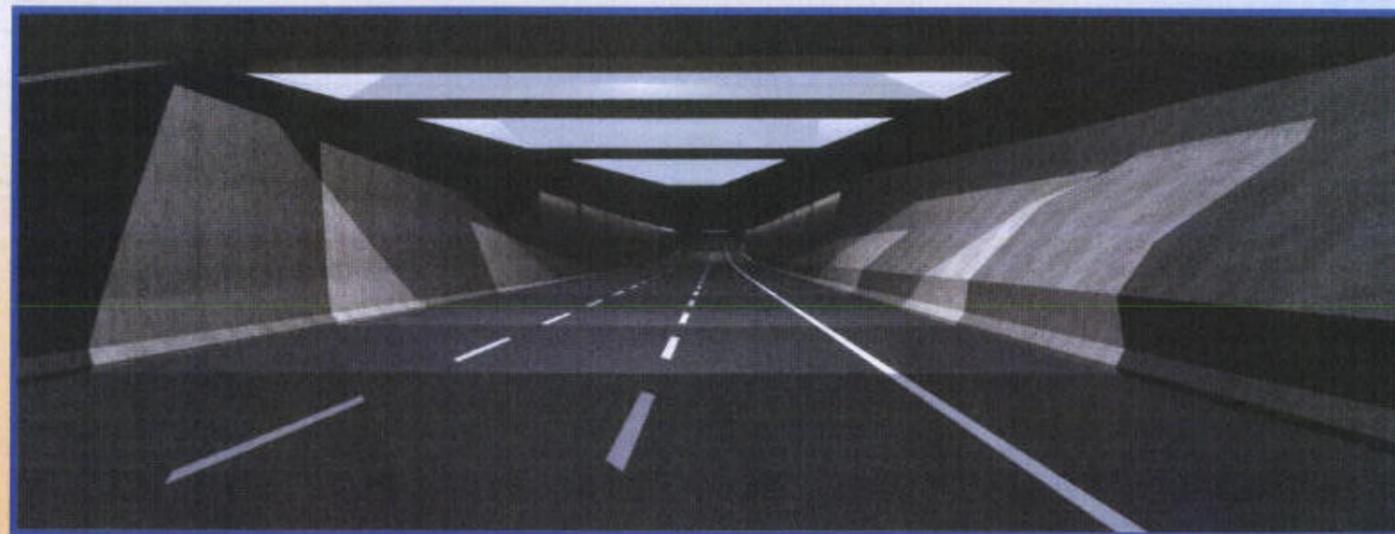
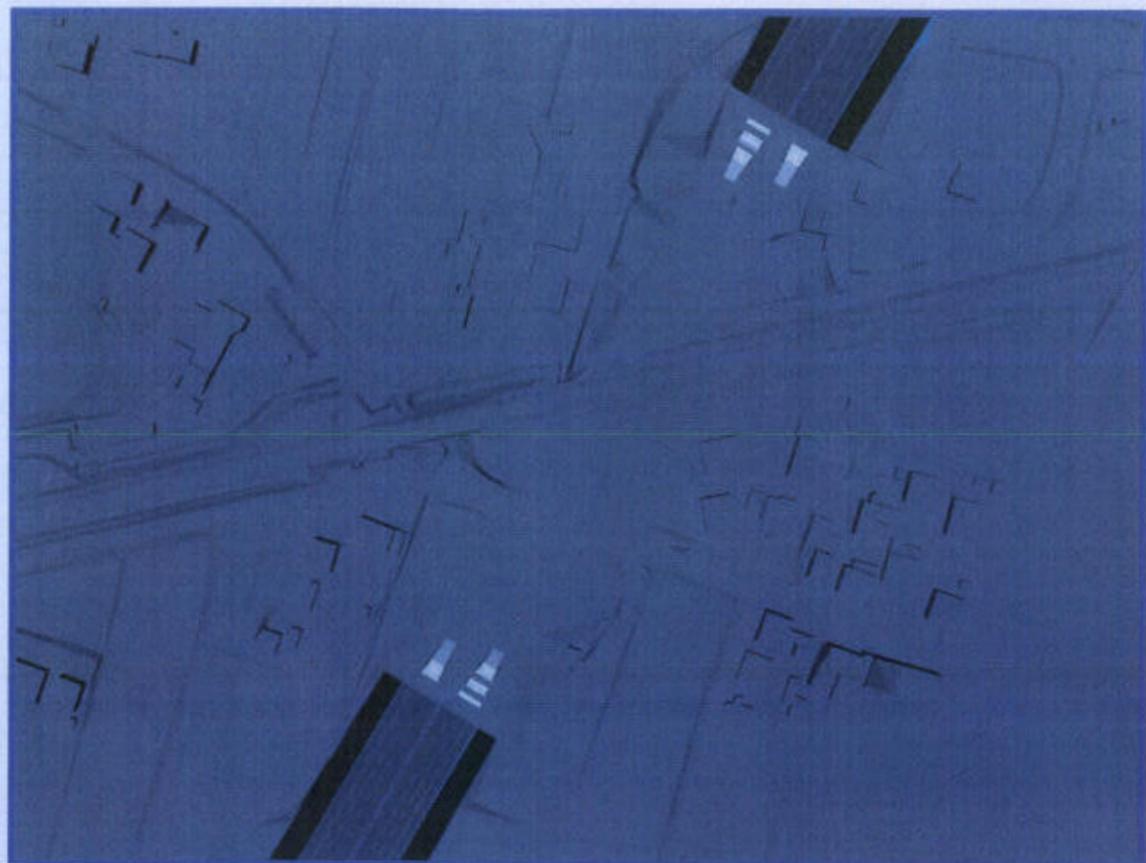
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative  
progettuali utilizzanti tecnologie innovative



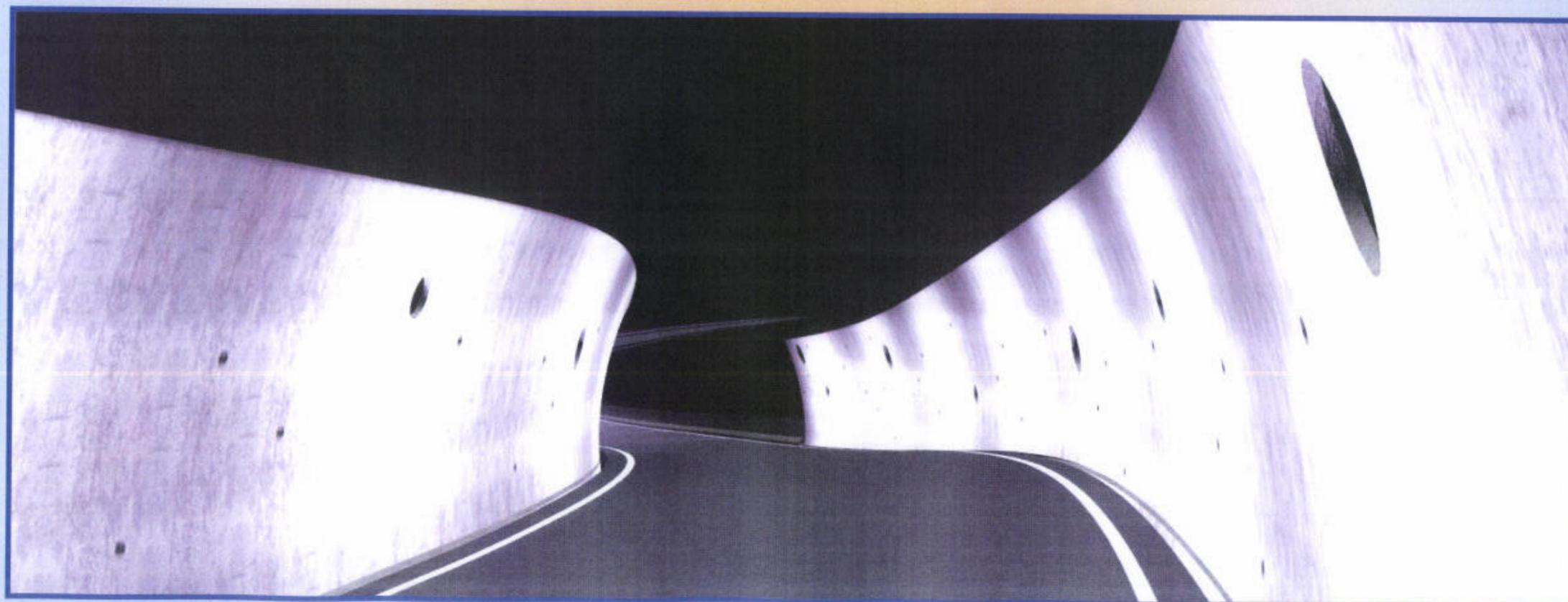
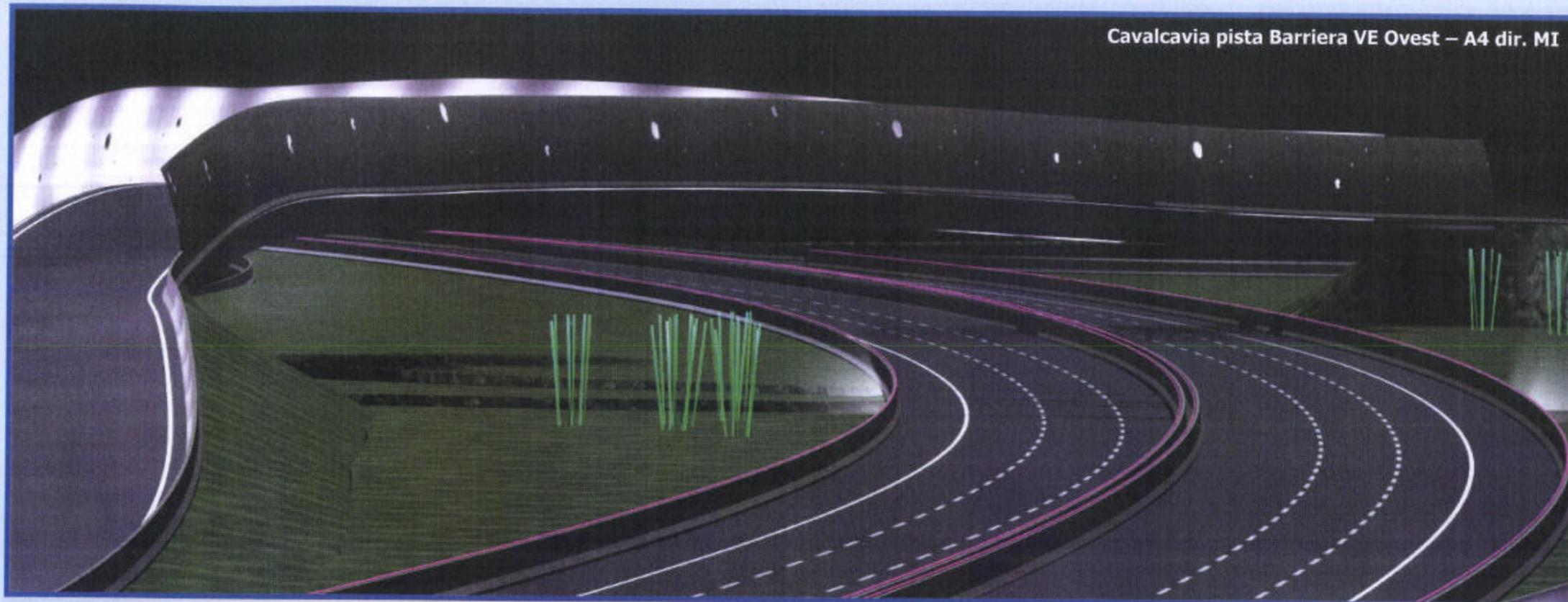
**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative con sviluppo di nuove soluzioni



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



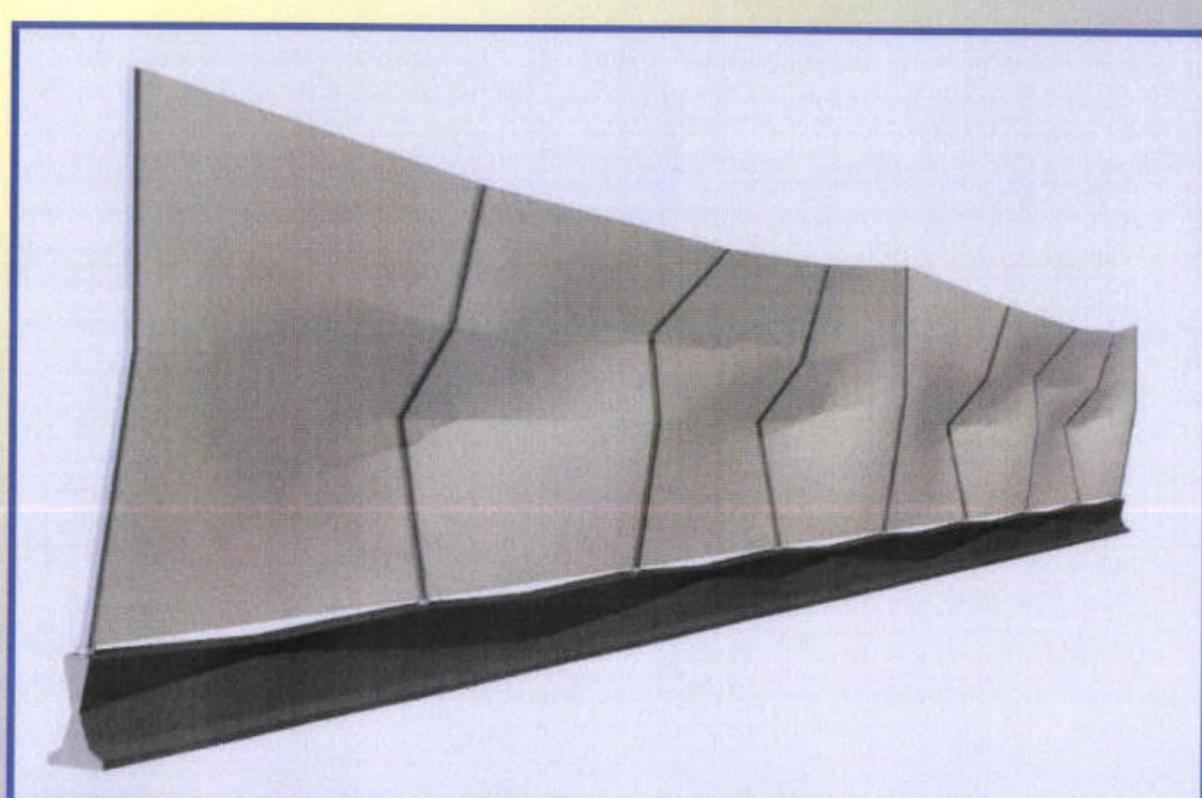
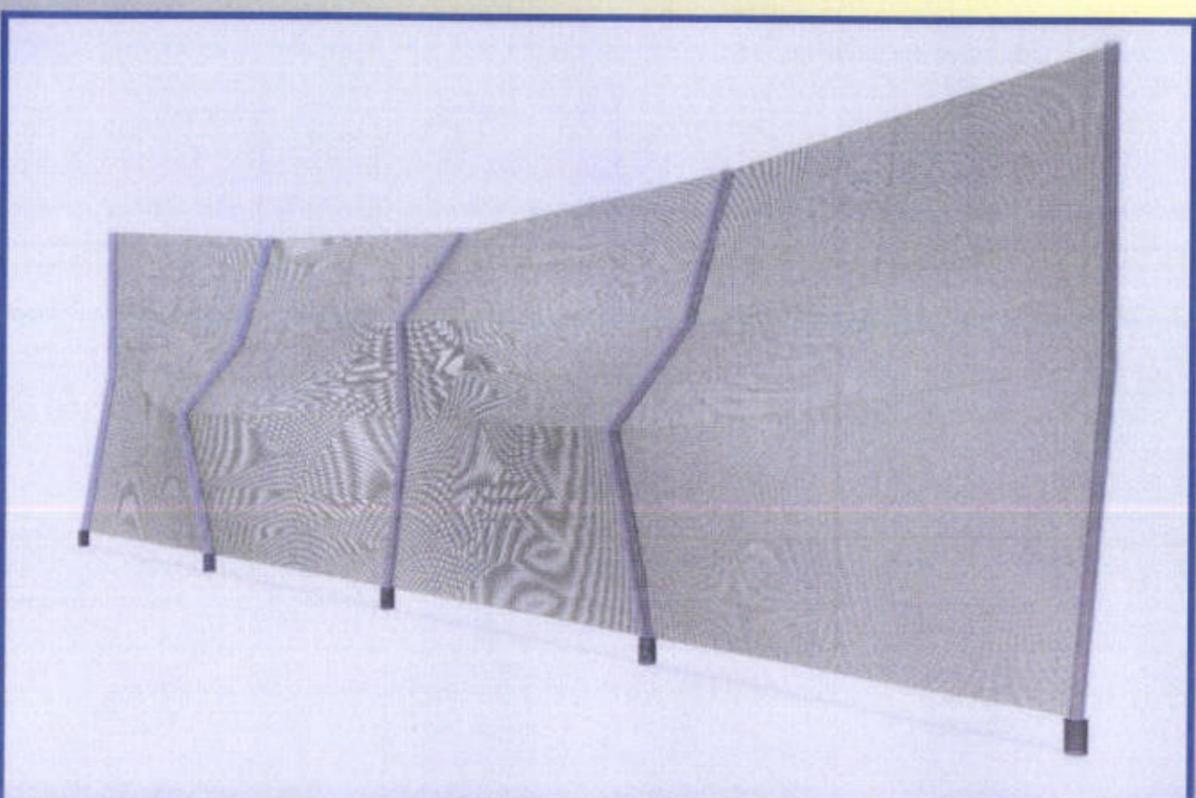
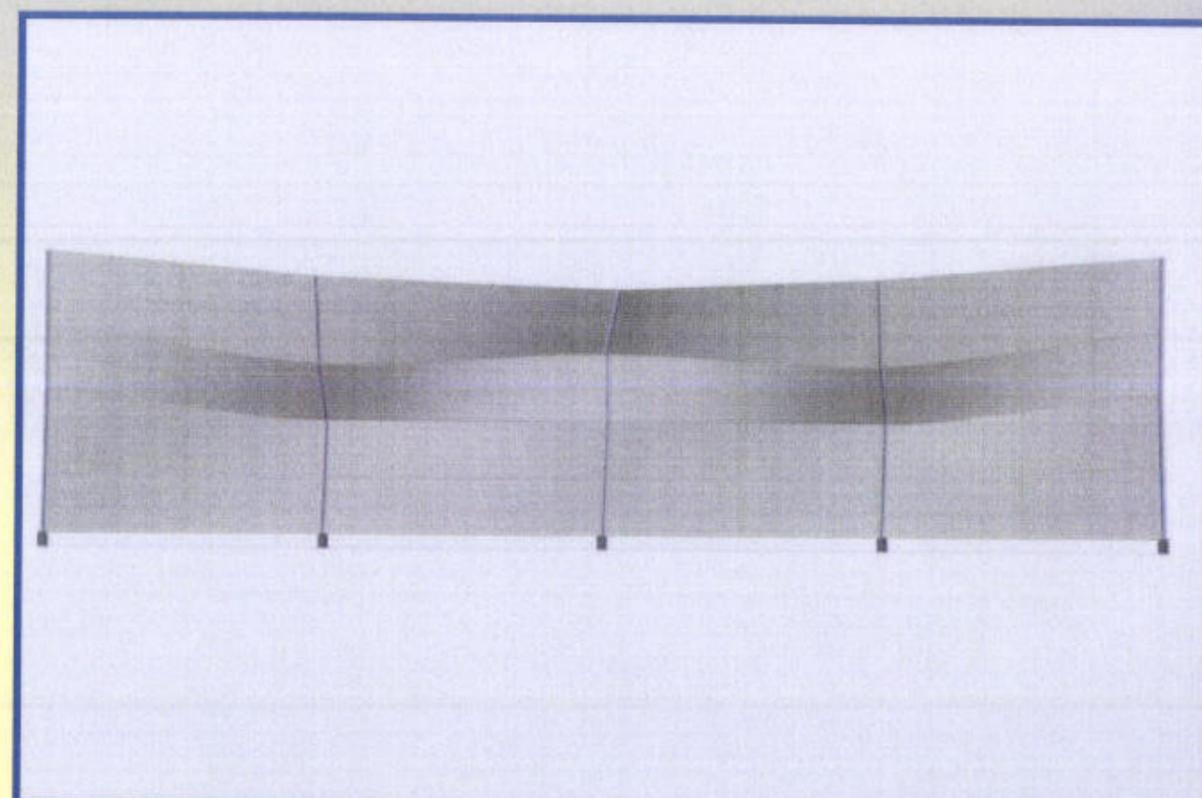
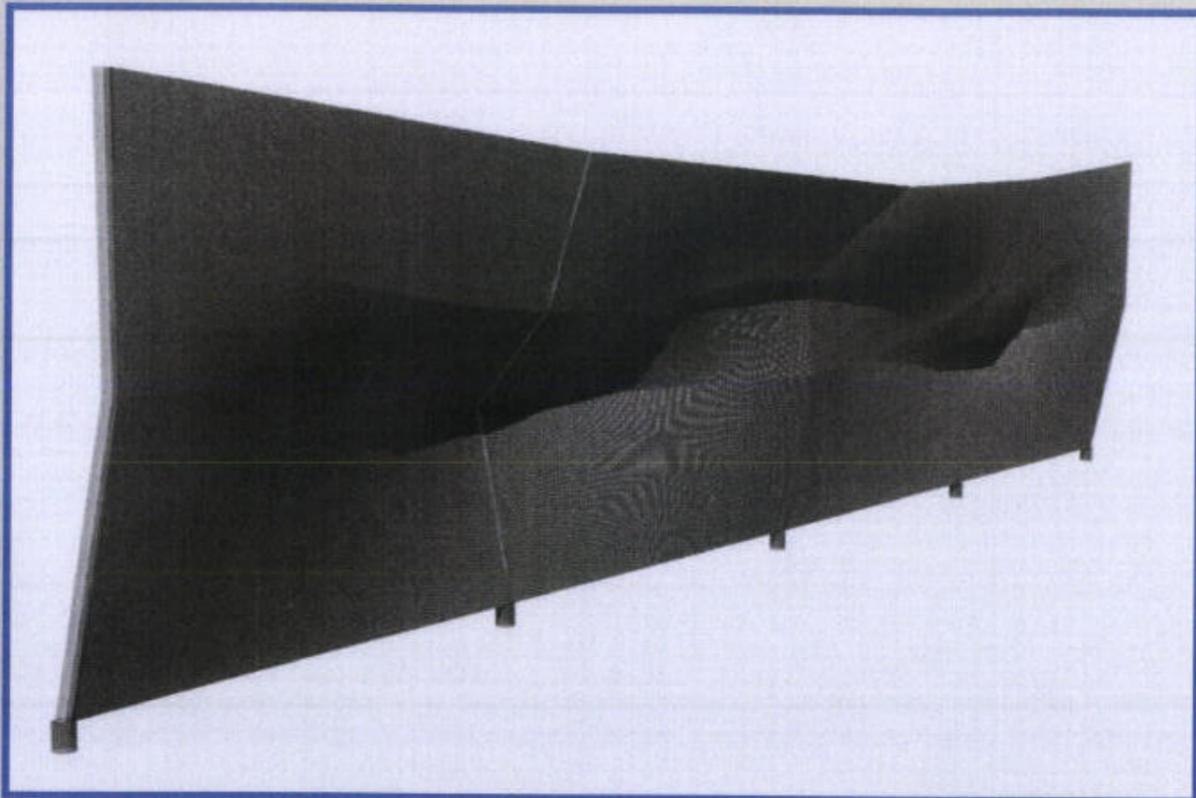
**Punto 5. Presentazione di ipotesi progettuali utilizzanti tecnologie innovative con sviluppo di nuove soluzioni**



## **LE BARRIERE ANTIRUMORE**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



**Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



Punto 5. Presentazione di ipotesi propositive con sviluppo di nuove soluzioni progettuali utilizzando tecnologie innovative



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**

**INDICE**

PREMESSA

L'OPERA NEL CONTESTO DELLE MODIFICAZIONI TERRITORIALE

UBICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AREA

QUADRO PROGRAMMATICO

ANALISI DEL SISTEMA DEI BENI STORICO TESTIMONIALI

ESTRATTO DEL PRG CON IL TRACCIATO E DESCRIZIONE DELLE ZTO ATTRAVERSATE  
ED EVENTUALE COMPATIBILITA' URBANISTICA

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO



# AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE

## PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005

### APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE

#### **PREMESSA**

Il progetto preliminare presentato dal promotore per la valutazione di impatto ambientale prevede, in Comune di Marcon, un raccordo con il tratto liberalizzato dell'autostrada A4.

Questo raccordo è un classico cappio con direzione est.

Le Amministrazioni locali hanno segnalato la necessità di sviluppare una diversa soluzione del raccordo al fine di concentrare su questo snodo l'accessibilità da entrambi i lati dell'autostrada.

Il sistema industriale e commerciale che gravita intorno a questo svincolo è di straordinaria importanza per l'intera area Veneziana e quindi è assolutamente necessario che tutti i movimenti da e per le zone produttive e commerciali non vadano ad interessare le zone residenziali di Marcon.

In questo senso va interpretata la richiesta del CIPE di cui al voto di approvazione dell'opera, riferita al nodo di Marcon: "...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".

Pertanto il progetto definitivo, in ottemperanza, alle richieste degli EELL e delle prescrizioni del CIPE ha previsto una nuova soluzione dello svincolo.

Questo consiste nella realizzazione di un grande "occhiello" che collega l'area ad ovest dell'autostrada A4, caratterizzata da zone industriali con l'ambito ad est in cui insistono i centri commerciali. Il collegamento avviene con un sottopasso autostradale che relaziona Via Pialoi con Via del Vetro.

Le aree interessate dallo svincolo sono in gran parte già destinate dal PRG a raccordo autostradale ed in parte a parco con funzione di separazione tra la zona industriale e l'abitato di Marcon.

Questo ambito territoriale vede la presenza di un corso d'acqua denominato Fossa Storta che delimita la zona industriale dal resto del territorio ad ovest della A4 e corrisponde al confine comunale tra Marcon e Venezia ad est.

L'area ricompresa tra la Fossa Storta e la nuova viabilità verso via Pialoi potrà essere utilizzata come mitigazione a verde e di espansione del corso d'acqua secondo le più recenti tecniche di ingegneria-ambientale utilizzata dal Consorzio di Bonifica Dese Sile per analoghe aree.

Va rilevato che l'intero ambito territoriale, che non risulta già previsto per lo svincolo autostradale da P.R.G. vigente, è assoggettato a vincolo per verde di tutela e soggetto ad esproprio per la sua realizzazione, pertanto non si altera il diritto edificatorio.

Il quadro ambientale, come si evince anche dall'ortofoto, non ha particolari elementi caratterizzanti, in quanto le aree interessate sono fortemente antropizzate e solo l'ambito ricompreso tra la zona industriale e il centro di Marcon è ancora ad utilizzo agricolo estensivo, quindi privo di elementi morfologici e vegetali significativi.

#### **L'OPERA NEL CONTESTO DELLE MODIFICAZIONI TERRITORIALE**

Il contesto di riferimento territoriale in cui si pone il Passante autostradale di Mestre è l'ambito di interscambio dei corridoi plurimodali Barcellona – Kiev ed Adriatico.

Il sistema insediativo dell'area centrale veneta costituisce una realtà metropolitana di tipo policentrico, dove le funzioni direzionali ed economiche tipiche della grande città non sono concentrate in un unico agglomerato urbano, ma risultano distribuite nel territorio.

Questo fenomeno è esaltato dalla tendenza demografica di abbandonare i poli urbani maggiori di Venezia-Mestre, Padova e Treviso per rilocalizzare gli insediamenti nei centri esterni di cintura, con l'effetto di sovrapposizione degli ambiti di influenza dei centri maggiori. Il sistema insediativo è posto a ridosso delle principali infrastrutture viarie ed il processo di decentramento dalle aree urbane di Mestre-Venezia ha visto crescere i centri di Mira - Dolo - Fiesse d'Artico posti lungo la Riviera del Brenta; i centri di Chirignago, Spinea, Mirano posti sulla Miranese; i centri di Maerne e Martellago, Scorzè, Noale posti sulla Castellana; il centro di Mogliano posto sul Terraglio e, nel quadrante nord-est, i centri di Quarto d'Altino e Marcon.

Questo decentramento in una prima fase è stato quasi esclusivamente di tipo residenziale, e successivamente si è trasformato anche in una localizzazione di attività produttive, nonché di grandi strutture commerciali e di alcune polarità logistiche di rango metropolitano quali: il porto commerciale di Marghera, il porto turistico di Venezia, l'aeroporto Marco Polo, l'interporto di Padova.

La difficoltà di gestire questo modello ha prodotto uno sviluppo urbanistico disordinato ed il mancato adeguamento della rete viaria, che ha finito per determinare situazioni di saturazione delle infrastrutture esistenti, non più proporzionate alla crescita della domanda di mobilità.

La tangenziale di Mestre, asse di collegamento tra i due segmenti della A4, è il caso più emblematico di questo fenomeno, infatti essa non è più in grado di sopportare l'enorme mole di traffico che l'attraversa (fino a 150.000 veicoli/ giorno).

Le conseguenze sono inaccettabili sia per i residenti, per il livello di inquinamento a cui sono sottoposti e per la continua paralisi del traffico locale, sia per gli operatori economici, penalizzati per l'incertezza e gli elevati tempi di percorrenza.

L'intera rete della viabilità locale, disposta radialmente verso la città, converge sulla tangenziale: la SS. 309 Romea, la SS. 11 dalla Riviera del Brenta, la SP 43 Miranese, la SS. 245 Castellana, la SS 13 del Terraglio e la SS. 14 Triestina. Tutti i traffici, generati dalla dispersione delle funzioni metropolitane, sono costretti ad usare la tangenziale come elemento di scambio, non essendovi nell'area altra viabilità alternativa.

Il riordino della rete viaria di quest'area prevede una gerarchizzazione della rete, con la funzione di dividere i traffici di media-lunga percorrenza, che utilizzano il sistema autostradale, da quelli di breve-media percorrenza, che si muovono sulla rete di gerarchia metropolitana. Con riguardo alla intermodalità passeggeri si segnala che è in corso di realizzazione il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, che comporterà una migliore integrazione tra la rete viaria e quella ferroviaria, al fine di rendere più fruibile quest'ultima verso i servizi offerti dai poli metropolitani maggiori.

In questo quadro di riferimento si inserisce il Passante autostradale di Mestre, che diviene, in particolare, l'anello mancante della continuità autostradale "chiusa", attraverso l'eliminazione delle barriere per i traffici di attraversamento dell'area.

Ad integrazione di questo sistema di attraversamento dell'area, vengono organizzate a rete le infrastrutture viarie che relazionano l'ambito trevigiano con il veneziano e quindi con il padovano. In particolare si evidenzia come l'attuale tangenziale di Mestre assume, una volta scaricata dal traffico di attraversamento e aperta alle relazioni urbane, un rango metropolitano.

In questo contesto si inserisce il raccordo autostradale di Marcon, che si pone quale porta di accesso alle funzioni commerciali ed industriali presenti massicciamente nell'area.

#### **UBICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AREA**

L'area oggetto dell'intervento è situata nel territorio comunale di Marcon, a sud ovest del suo centro abitato e più precisamente a nord, nord – ovest dell'autostrada A4 Trieste – Venezia e dell'area commerciale del Valecenter, ad est dell'area industriale di Marcon, ed a sud del nucleo abitato, in un'area a verde.

Il tracciato stradale previsto dal progetto definitivo prevede una rotonda su via Pialoi, la connessione con via del Vetro e l'accesso nelle due direzioni sulla autostrada esistente.

L'area sulla quale è prevista la viabilità di progetto è caratterizzata dalla sua posizione geografica essa infatti è ubicata a nord dell'area produttiva del Comune di Marcon ed a nord – ovest dell'area commerciale nella quale trova luogo il Valecenter ed altri elementi attrattori.

Le caratteristiche dell'area verranno analizzate in maniera più approfondita nel paragrafo relativo allo studio dello strumento urbanistico vigente.





# AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE

## PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005

### APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE

#### **QUADRO PROGRAMMATICO**

Il Passante è previsto sin dal 1991 con l'approvazione del Piano Regionale Territoriale di Coordinamento (PTRC); successivamente è stato indicato nel Piano Regionale dei Trasporti (1994). Dal 1996 al 1998 la Regione del Veneto ha curato una serie di studi, prima di comparazione tra le diverse ipotesi allora sul campo, quindi di fattibilità di corridoio, ed infine preliminare del tracciato.

Conseguentemente vi sono stati due pronunciamenti favorevoli a questa ipotesi di infrastrutture, una da parte del Consiglio Regionale del Veneto e l'altra da parte del Consiglio Provinciale di Venezia (deliberazione n. 64 del 28/7/1997, approvata dal Consiglio Regionale, e delibera n. 53925 del 28.11.1996 del Consiglio Provinciale).

L'opera è prevista nell'“Accordo Quadro” sulle grandi infrastrutture siglato il 1° agosto 1997 tra il Governo e la Regione Veneto; il 9 agosto 2001 è stato siglato l'ulteriore accordo quadro tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Veneto, relativo alle infrastrutture nella Regione Veneto, in cui è prevista l'opera in oggetto.

Gli Accordi Quadro sono un atto di intesa fra Stato e Regione per la definizione delle priorità che lo Stato riconosce all'interno del territorio della regione Veneto e che, oltre al passante di Mestre, individuano:

- ✓ la realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Veneta quale collegamento fra le autostrade A4, A31 e A27;
- ✓ il potenziamento dell'itinerario europeo E55 con la realizzazione della Nuova Romea per il collegamento tra Venezia e Ravenna;
- ✓ la realizzazione della strada dei Bivi nei comuni di Venezia, Spinea e Martellago;
- ✓ lo sviluppo del sistema di trasporto ferroviario, con particolare riferimento alla costruzione della linea ad alta capacità ferroviaria Milano-Verona-Venezia ed all'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale;
- ✓ lo sviluppo delle infrastrutture interportuali nel territorio regionale veneto.

Infine il “Passante di Mestre” è stato inserito nel “1° programma Nazionale infrastrutture strategiche” (legge obiettivo) 2001, e il 30/10/2002 il CIPE ha valutato positivamente la soluzione del “Passante esterno”, e ha previsto il finanziamento dell'opera con l'apporto sostanziale di capitali delle tre società concessionarie delle autostrade interessate dal tracciato.

Il sistema della pianificazione in Veneto si caratterizza per una successione di livelli pianificatori; in particolare nell'area veneziana si è di fronte ad un complesso apparato di tutela e programmazione territoriale.

Il primo di questi livelli di riferimento è dato dal PTRC, che prevede sulla direttrice est-ovest per l'area Veneziana: “la soluzione dei problemi del passante tangenziale di Mestre, mediante la formazione di un by-pass autostradale che ne alleggerisca il carico”.

Per quanto riguarda il sistema ambientale il PTRC introduce nell'area di studio i seguenti ambiti di tutela:

- ✓ gli ambiti relativi alla centuriazione romana, normati dagli art. 27: “Direttive, prescrizioni e vincoli per i parchi e le riserve archeologiche di interesse regionale” e art. 28: “Direttive per le aree interessate dalla centuriazione romana”;
- ✓ l'istituzione di parchi e riserve naturali regionali (ex art. 33 n.t.a.), relativa al fiume Sile, parco regionale istituito con L.R. 30.1.1991 n° 8;
- ✓ l'istituzione del parco naturale regionale ed area di tutela paesaggistica regionale (ex art.33 n.t.a.) P.A.L.A.V., approvato con p.c.r. del 9.11.95 n° 70;
- ✓ alcune aree vincolate ai sensi della L. 1497/39, relative al Miranese e al Terraglio;
- ✓ ambiti naturalistici di livello regionale (ex art. 19), relativi ad alcuni corsi d'acqua.

Il secondo livello di pianificazione è il Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.). L'area interessata dalle ipotesi infrastrutturali comprende due province: quella di Treviso, che ha già adottato il progetto del P.T.P., e quella di Venezia, che ha adottato solo il progetto preliminare (p.p.).

Questi strumenti di pianificazione hanno contenuti fortemente disomogenei relativamente all'area di studio; per quanto attiene alla tutela ambientale, infatti quello adottato dalla provincia di Treviso rileva il vincolo citato dal P.T.R.C. relativo al Terraglio oltre all'ambito del parco del fiume Sile; mentre il p.p. del P.T.P. di Venezia si articola su un sistema più vasto di tutele e vincoli ambientali con un preciso riferimento al Piano di Ambito della Laguna di Venezia (P.A.L.A.V.).

Il terzo livello di pianificazione, anche se per alcuni aspetti preordinato al P.T.P., è il P.A.L.A.V.; questo strumento è stato approvato dal Consiglio regionale nel novembre 1995 e detta norme di tutela ambientale nel comparto territoriale dei comuni della gronda lagunare.

Le prescrizioni e le direttive ambientali dovranno essere recepite dai singoli comuni all'interno della pianificazione locale; questo processo di adeguamento dei singoli piani è stato avviato.

Per quanto riguarda l'ambito territoriale relativo al Comune di Marcon in cui insiste l'opera in oggetto, le prescrizioni del P.A.L.A.V. sono riferite alle aree agricole adiacenti alla Fossa Storta, ad ovest dell'autostrada A4, e contengono norme di tutela paesistica.

Peraltro è ammessa la realizzazione di infrastrutture.

#### **ANALISI DEL SISTEMA DEI BENI STORICO TESTIMONIALI**

Dall'analisi del sistema dei beni storico – testimoniali e dalla lettura della cartografia in seguito allegata si evince che il tracciato stradale di progetto non interferisce con le Zone archeologiche, con i beni storico – culturali individuati dal P.A.L.A.V., con gli edifici storici individuati dal Catalogo ed Atlante del Veneto – Ville Venete, o con quelli individuati dal P.R.G.

#### **ESTRATTO DEL PRG CON IL TRACCIATO E DESCRIZIONE DELLE ZTO ATTRAVERSADE ED EVENTUALE COMPATIBILITA' URBANISTICA**

Il PRG Vigente propone uno svincolo sull'autostrada A4 che raccorda sia il lato ovest del territorio verso la zona industriale di via Pialli, che il lato est verso gli ambiti commerciali.

L'occupazione territoriale di questo schema progettuale è ampia e lo stesso si sviluppa su più livelli attraversando l'autostrada con un sovrappasso.

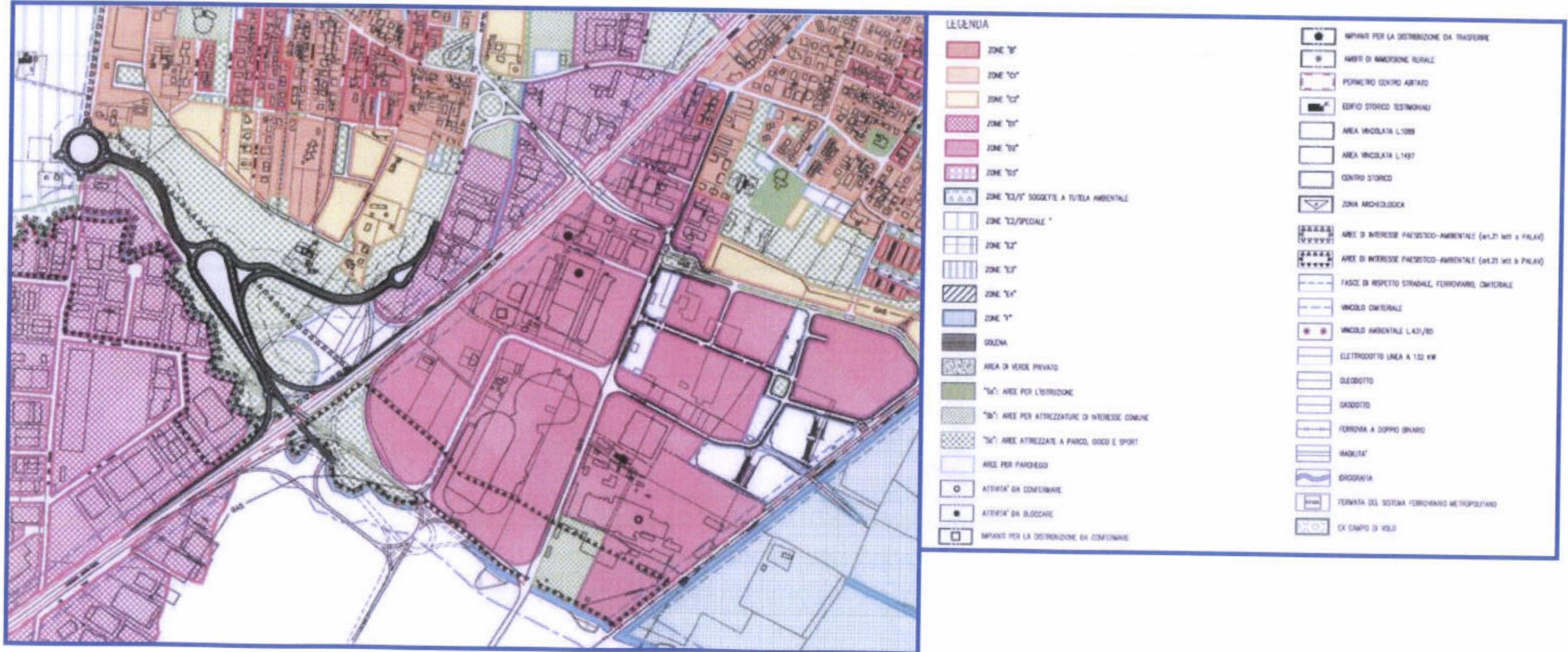
Il Prg, al fine di inserire la nuova infrastruttura in un contesto di mitigazione paesaggistica, ha normato l'intera area dello svincolo e le sue adiacenze come zona a parco.

Và ricordato che il progetto preliminare prevedeva una soluzione a cappio verso est, escludendo dal raccordo tutti i flussi stradali derivanti dalle zone industriali che avrebbero dovuto attraversare il centro urbano per utilizzare l'autostrada.

Pertanto su richiesta dell'Amministrazione Comunale e per dare conformità alle indicazioni del PRG Vigente, il progetto definitivo ha previsto una soluzione del raccordo autostradale che fosse in grado di connettere all'autostrada entrambi i lati del territorio di Marcon.

Il nuovo disegno utilizza gran parte delle aree già previste per i raccordi e le loro bretelle, solo si articola in modo più simmetrico nei due lati.

Si ritiene pertanto di poter affermare che il progetto è coerente con le indicazioni del PRG.



#### CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Nell'ambito della presente progettazione, a seguito degli incontri sostenuti con gli Enti direttamente interessati, è stata rivista la forma dello svincolo esistente, suddividendolo sostanzialmente in due parti: Nord e Sud e collegati tra di loro da un manufatto che sottopassa l'A4. La forma complessiva dello svincolo è cosiddetta ad "occhiale" con due semiroatorie opportunamente allontanate dall'A4 per consentire l'inserimento, nel tratto compreso, di adeguate zone di scambio per i vari flussi veicolari che, provenendo dalle varie rampe mono/bidirezionali, si intrecciano prima di raggiungere la propria destinazione. Attorno all'attività commerciale "Valecenter" è prevista una circuitazione monodirezionale antioraria che si raccorda a Nord-Ovest con la viabilità di svincolo. Ancora più ad Ovest, rispetto alla semi-rotatoria di svincolo, è previsto l'innesto della viabilità per i futuri insediamenti commerciali/direzionali.

Sul lato opposto dello svincolo, rispetto all'A4, convergono, in prossimità della semiroatoria, una bretella di raccordo con la SP 40 e con il suddetto collegamento con l'A27 e una seconda viabilità di progetto che si connette con l'abitato di Marcon, in corrispondenza dell'attuale approccio allo svincolo con l'A4.

Nell'ambito delle opere previste nel quadro di spesa del Passante viene realizzata la viabilità a Nord dell'autostrada A4 comprensiva anche del manufatto di attraversamento di quest'ultima in sottopasso. La parte di viabilità prevista a Sud dell'A4, di raccordo con il "Valecenter" e con la futura area di espansione verrà realizzata a cura di altri Enti, presumibilmente come opere di urbanizzazione.

L'intervento viene quindi ricondotto alla realizzazione di una serie di rampe di svincolo, perlopiù monodirezionali a una o due corsie. I raggi planimetrici di curvatura sono compresi tra 19.50 m (semi-rotatoria ingresso a Marcon) e 118.00 m (immissione/uscita dalla Tangenziale). Dal punto di vista altimetrico si evidenzia che, con eccezione delle rampe di approccio sia al sottopasso che alla tangenziale, le altre si sviluppano, grossomodo a raso sul piano campagna, senza, quindi, livellette altimetriche particolarmente impegnative.

Invece, la rampa di approccio al sottopasso presenta una pendenza longitudinale pari al 5.7% ed è raccordata con raggi rispettivamente di 2'000 m (convesso) e 1'500 m (concavo). Per consentire una sufficiente lunghezza di scambio le rampe di approccio alla tangenziale si staccano dalla pista centrale lungo il tratto dove questa sta già scendendo per imboccare il sottopasso, per cui, devono poi salire repentinamente (pendenza max 5%) per poter affiancare la Tangenziale alla medesima quota.

Le dimensioni della piattaforma stradale sono diverse a seconda del numero di corsie previste e, più precisamente:

- ✓ per le rampe monodirezionali a corsia unica la piattaforma è di 8 m con larghezza della corsia di 4 m;
- ✓ per le rampe a due corsie la piattaforma è da 10.50 con corsie da 3.75 m e banchine laterali da 1.50 m.





**FOTO N. 1**



**FOTO N. 2**



**FOTO N. 3**



**FOTO N. 4**



**AUTOSTRADA A4 – VARIANTE DI MESTRE – PASSANTE AUTOSTRADALE**  
**PROGETTO DEFINITIVO – AGGIORNAMENTO GIUGNO 2005**  
**APPROFONDIMENTI RICHIESTI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**



**FOTO N. 5**



**FOTO N. 6**



**FOTO N. 7**



**FOTO N. 8**

Punto 6. Svincolo di Marcon