



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto degli interventi migliorativi del tratto di autostrada A4 compreso fra il km 0+000 (svincolo di Mestre Est, in corrispondenza del termine della tangenziale di Venezia) ed il km 3+100 (nodo di Alemagna: svincolo fra A4 e A27) da realizzarsi in Comune di Venezia (VE) presentata dalla Società Autovie Venete S.p.A. con sede in via V. Locchi 19, 34123 Trieste, in data 22 novembre 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Società Autovie Venete S.p.A. in data 8 maggio e 30 luglio 2001;

VISTA la nota n. 3061/46/01 della Regione Veneto del 1 marzo 2001, pervenuta il 8 marzo 2001, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/25233 del Ministero per i beni e le attività culturali del 17 dicembre 2001, pervenuta in data 31 dicembre 2001, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 437 formulato in data 3 ottobre 2001, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Società Autovie Venete S.p.A.;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante gli interventi migliorativi del tratto di autostrada A4 compreso fra il km 0+000 (svincolo di Mestre Est, in corrispondenza del termine della tangenziale di Venezia) ed il km 3+100 (nodo di Alemagna: svincolo fra A4 e A27). Il progetto comprende gli interventi necessari all'ampliamento alla terza corsia di 3,1 km di autostrada, in parte mediante

ampliamento della sezione autostradale ed in parte mediante una diversa articolazione della sezione esistente;

considerato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- l'A4 Venezia Trieste, ed in particolare la tratta Mestre – Portogruaro viene ricompresa nella rete di grande comunicazione dal Primo stralcio attuativo del Piano Decennale della Viabilità di Grande Comunicazione (DM 101 del 12 marzo 1987), che ne stabilisce le necessità di allargamento e potenziamento per alcuni tratti. L'intervento in istruttoria (compreso fra s.s. 14 bis e nodo di Alemagna) è previsto dal programma triennale 2000-2003. L'A4 è stata inoltre inserita nel Sistema Nazionale Integrato Trasporti (SNIT) dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (DPR 14 marzo 2001) che individua la risoluzione del nodo di Mestre fra le priorità di intervento (interventi del primo gruppo di priorità sulla rete stradale SNIT);
- lo studio di impatto ambientale analizza, inoltre, gli strumenti programmatici di settore vigenti a livello regionale (Piano Regionale dei Trasporti, marzo 1989) e provinciale (Piano Provinciale della Viabilità, redatto nell'ambito del Piano Territoriale Provinciale) che affrontano, sia pure con soluzioni articolate e sulla base di diverse alternative, il problema dell'eccessivo livello di congestione che grava sulla tangenziale di Mestre;
- per quanto riguarda gli strumenti urbanistici locali, lo studio di impatto ambientale considera il PRG del Comune di Venezia entro il cui territorio si sviluppa l'intero intervento in progetto, nonché il PALAV – Piano di Area della Laguna e Area Veneziana, un piano territoriale con valenza paesaggistica, interessante il territorio di 3 province e 16 comuni, per una popolazione complessiva di 700.000 abitanti, che definisce obiettivi di salvaguardia e criteri di tutela per l'ambito territoriale di cui la laguna veneziana è tributaria. Con riferimento all'area oggetto dell'intervento in istruttoria, il PALAV definisce la necessità di riqualificazione del fiume Dese;

per quanto riguarda i profili progettuali:

- l'intervento proposto secondo il progetto pubblicato all'atto della richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale comprende le seguenti linee di intervento:
 - a) riassetto della sezione esistente della A4 dalla progr. 0+000 alla progr. 1+100 della carreggiata sud (direzione TS) ed alla progr. 1+500 della carreggiata nord (direzione VE) dell'autostrada A4 in concessione alla Autovie Venete S.p.A. con la riconfigurazione delle carreggiate a tre corsie di marcia in prosecuzione e con le medesime caratteristiche geometriche di quanto previsto nel tratto in sopraelevata della Tangenziale di Mestre;
 - b) allargamento a tre corsie di marcia e banchina di sosta di emergenza da tali progressive fino al nodo di Alemagna con la A27 alla progr. 3+100 km circa, dove in ciascuna carreggiata la corsia esterna si distacca dall'A4 andando a formare una delle carreggiate di svincolo del Nodo;
 - c) adeguamento normativo contestuale delle corsie di manovra delle piste di svincolo lungo la A4 (Mestre Est ed Alemagna) e degli accessi alle aree di servizio;
- per quanto riguarda le sezioni tipologiche adottate, la soluzione progettuale proposta prevede:
 - a) sulla prima parte dell'intervento la riqualificazione della sezione autostradale a tre corsie di marcia da m 3,50 cadauna con uno spartitraffico centrale di m 1,50 ed affiancate in destra da

MCC
L. B. A. R.



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

un franco laterale di m 0,25. Tale riqualificazione, che non comporta maggiorazioni di sezione della carreggiata, è analoga a quella prevista per la Tangenziale di Mestre;

- b) sulla seconda parte dell'intervento l'allargamento della sezione autostradale attuale a tre corsie di marcia da m 3,75 cadauna, affiancate in destra da una banchina pavimentata per la sosta di emergenza da 3,00 m, con uno spartitraffico da m 3,00;
- per la separazione delle carreggiate è prevista lungo tutto l'intervento la riqualificazione dell'attuale spartitraffico, con la posa in opera di una barriera di sicurezza di classe H3 a doppia onda metallica contrapposta, a tre nervature, su montante unico, con siepe verde centrale frangilucente;
 - nel tratto riqualificato, dove l'adattamento della carreggiata a tre corsie di marcia comporta la soppressione della corsia di emergenza, la possibilità di sosta di emergenza è assicurata dalla presenza di cinque piazzole (30,00+20,00+30,00 m, e larghezza 4,00 m), tre in direzione Trieste e due in direzione Venezia. Altre due piazzole, identiche a quelle in corso di realizzazione sulla rete in concessione (30,00+20,00+30,00 m, e larghezza 3,00 m) sono previste nel tratto in allargamento;
 - nel corso dell'istruttoria il proponente ha prodotto due successive ipotesi progettuali alternative, mirate a dare continuità alla sezione a norma lungo l'intero sviluppo dell'intervento rispettivamente alla corsia nord (direzione TS-VE) ed entrambe le corsie nord e sud (direzione VE-TS);

per quanto riguarda i profili ambientali:

- lo studio di impatto ambientale produce le stime relative all'evoluzione delle emissioni inquinanti atmosferiche generate lungo il tratto autostradale oggetto dell'intervento, concludendo per una loro netta riduzione nello scenario di progetto (a tratto adeguato e potenziato);
- il progetto prevede la raccolta delle acque di deflusso della piattaforma autostradale, la loro depurazione mediante dissabbiatura e disoleatura, cui seguono il conferimento al reticolo idrografico superficiale in alcuni casi mediato da stoccaggio in vasche di lagunaggio (che lo studio di impatto ambientale definisce "Polders") site nelle aree intercluse degli svincoli per un totale complessivo di circa 62.000 m² di superficie. L'impianto è dimensionato su una quantità massima di precipitazione nei primi 15 minuti di 20 mm, che si traduce in un volume da trattare pari a 100 m³ ogni 330 metri di sviluppo stradale (sezione allargata a norma), ovvero ogni 430 metri (sezione ridotta adeguata). Il sistema comprende, inoltre, una rete di sensori che analizzano in continuo la qualità delle acque raccolte dalla superficie autostradale (lettura della conduttività - resistività) che forniscono informazioni al sistema di controllo automatico delle paratoie poste a valle dei sensori, che immettono nel disoleatore e, successivamente, al reticolo superficiale ovvero ai *polders*;
- gli obiettivi assunti dallo studio di impatto ambientale per il dimensionamento degli interventi di mitigazione dell'impatto sonoro sono così articolati:
 - all'interno della fascia di rispetto (60 metri): 67 dB(A) diurno e 57 dB(A) notturno;
 - oltre la fascia di rispetto e fino a 200 metri dall'autostrada 65 dB(A) diurno e 55 dB(A) notturno);
- i recettori individuati sono classificati in edifici residenziali e per altre destinazioni; nel corridoio di interferenza adottato si stima siano residenti 462 abitanti, di cui il 28% circa risulterebbe residente all'interno della fascia di rispetto;

- la caratterizzazione acustica del sito di progetto è stata effettuata sulla base di una campagna di misurazione in cui risultati sono solo sinteticamente descritti nello studio di impatto ambientale; la previsione della situazione post operam è stata ottenuta mediante l'impiego del modello di calcolo *Disiapyr*; in proposito, lo studio di impatto ambientale riporta l'output grafico relativo ad una sezione tipo ed una tabella di sintesi relativa ai livelli sonori previsti in corrispondenza di alcuni edifici residenziali rispettivamente nella situazione attuale, nella situazione futura, e nella situazione futura con opere di mitigazione;
- i dati di input relativi ai flussi di traffico ipotizzati per la previsione dei livelli sonori risultano peraltro poco attendibili con riferimento alla situazione futura, non considerando l'incremento atteso dei flussi di traffico in transito lungo la direttrice e simulando una velocità media dei flussi uguale o inferiore a quella attuale;
- le misure di mitigazione adottate in base alle stime effettuate prevedono il posizionamento di circa 2.750 m² di barriere fonoassorbenti artificiali, per uno sviluppo lineare pari a circa 780 m, e circa 2.350 m² di barriere fonoassorbenti miste formate da una banchetta in terra di 2,20 m di altezza sormontata da una barriere fonoassorbente artificiale per uno sviluppo lineare di circa 2.350 m. Gli interventi sono ubicati lungo il tratto centrale dell'intervento, in corrispondenza all'abitato di Borgo Forte;

valutato che:

- l'estensione della piena sezione a tre corsie (3 corsie da 3,75 + corsia di emergenza da 3,00 metri) lungo tutta la carreggiata nord in luogo dell'adeguamento ipotizzato fra area di servizio Bazzera e svincolo di Mestre est determina un evidente beneficio sulla regolarità e sulla sicurezza della circolazione, spostando la transizione da sezione a norma a sezione ridotta a valle dell'uscita dalla direttrice autostradale dei flussi di traffico provenienti dal nodo di Alemagna e diretti a Mestre est e collocando lo stesso tratto di transizione nell'ambito dello svincolo, in una situazione dove l'attenzione dell'utenza è sicuramente maggiore. Tale estensione determina un limitato aggravamento degli impatti derivanti dalla contiguità fra singoli insediamenti puntuali e infrastruttura autostradale a nord della direttrice, che potrà comunque essere adeguatamente approfondito e mitigato in sede di progettazione esecutiva;
- meno evidenti appaiono i benefici attesi dall'estensione della sezione a norma lungo il medesimo tratto della carreggiata sud, ferma restando l'opportunità di rispettare le norme tecniche nel progetto di nuovi interventi di potenziamento di infrastrutture esistenti e dei nuovi progetti di infrastruttura. Tale opportunità appare particolarmente giustificata nel caso in istruttoria, considerata l'intensità attuale e futura del traffico (fra le più elevate della rete autostradale nazionale) e la consistente quota di traffico merci pesanti, che comprende oltre tutto una componente di trasporti di merci pericolose generate dal polo petrolchimico di Porto Marghera. Occorre in ogni caso considerare attentamente l'impatto che l'estensione della sezione della carreggiata sud determinerà sui tre edifici residenziali monofamiliari più prossimi al tracciato autostradale (Borgo Forte, località Terraglietto), che - qualora non espropriati e demoliti - vedrebbero la loro area di pertinenza a strettissimo contatto con i manufatti di sostegno dell'infrastruttura potenziata;
- in generale, gli impatti del progetto di potenziamento ed ampliamento risultano sufficientemente analizzati e considerati dallo studio di impatto ambientale, tenuto anche conto della limitata



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- estensione dell'intervento e delle sue caratteristiche; in particolare, si ritengono adeguatamente considerati e mitigati i potenziali impatti sulla qualità delle acque superficiali, nonché gli interventi di inserimento ambientale previsti nelle aree intercluse e nelle frange marginali;
- risultano viceversa non sufficientemente documentati gli impatti fisici derivanti dall'esercizio dell'infrastruttura sulle aree abitate ad essa prospicienti, con particolare riferimento all'inquinamento acustico ed atmosferico; parimenti, si considera sostanzialmente inadeguato il progetto specifico di mitigazione acustica e visuale dell'infrastruttura in corrispondenza dei medesimi nuclei abitati. Si può infatti ritenere che gli interventi di mitigazione e compensazione previsti nell'ambito del progetto di potenziamento debbano essere dimensionati secondo un criterio che tenga conto dell'impatto complessivo dell'infrastruttura potenziata, e non solamente dell'impatto incrementale derivante dall'attuale progetto di adeguamento;
 - in particolare, si valutano come eccessivamente penalizzanti per gli insediamenti residenziali presenti entro la fascia di rispetto autostradale i limiti adottati dagli estensori dello studio di impatto ambientale per il dimensionamento delle opere di mitigazione e le ipotesi quantitative relative ai flussi di traffico sulla cui base è stato predisposto l'input per il modello di simulazione;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 3061/46/01 della Regione Veneto del 1 marzo 2001, pervenuta il 8 marzo 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *dovrà essere limitato il numero dei punti di versamento delle acque di ruscellamento concentrandoli sui corpi idrici a maggior portata;*
- *dovrà essere prevista la possibilità d'installazione nei punti di scarico di strumenti di misura e campionamento delle acque;*
- *dovrà essere prevista l'omogeneizzazione e la realizzazione di un sistema di monitoraggio, regolazione e controllo del traffico di caratteristiche compatibili e integrabili con quello già adottato per il tratto autostradale di pertinenza della Società delle autostrade di Venezia e Padova;*
- *dovrà essere previsto un sistema alternativo per l'intervento dei mezzi di soccorso. Si auspica inoltre che venga esteso l'uso delle barriere acustiche in modo da garantire il rispetto dei livelli sonori previsti dalla normativa lungo tutto il tratto considerato, comprese le rampe di svincolo;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/25233 del 17 dicembre 2001, pervenuto in data 31 dicembre 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Con riferimento agli adempimenti di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 349/86, con procedura ex art 156 del D.L.vo 490/99, la società Autovie Venete, in data 15/11/2000, assunta agli atti della scrivente in data 22/11/00 con prot. ST/407/25954, ha inoltrato

a questa Direzione Generale lo Studio di Impatto Ambientale per il progetto di adeguamento dell'autostrada A4 Venezia Mestre, richiedendone la relativa pronuncia di compatibilità ambientale di cui alla normativa prima citata.

La scrivente con nota del 4/12/2000 prot. ST7407/26931, inoltrava alle Soprintendenze competenti in indirizzo, copia dello S.I.A. per il progetto di cui trattasi ai fini della richiesta di relativo parere.

Successivamente con nota del 9/01/01 con prot. ST/101/610 la scrivente trasmetteva alle Soprintendenze territorialmente competenti, la documentazione integrativa trasmessa alla scrivente a seguito delle richieste formulate in commissione Via.

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Archeologici per il Veneto con nota del 15 dicembre 2000 con prot. 17445, registrato agli atti della scrivente in data 10/01/01 con prot. ST/407/768, trasmetteva il proprio parere comunicando che "l'area interessata dall'intervento risulta limitrofa all'agro centuriato di Altino, è necessario che i lavori di scavo richiesti dall'opera in oggetto, siano seguiti da personale specializzato con oneri non a carico di questa Soprintendenza, cui spetta invece la Direzione scientifica. A seguito delle valutazioni dei risultati da parte della Soprintendenza, verranno richiesti ulteriori accertamenti, compresi scavi archeologici stratigrafici e verranno comunicate le disposizioni di tutela richieste dal caso."

La Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici di Venezia in data 8/01/01 con prot. 15508, acquisito agli atti della scrivente in data 15/01/01 con prot. ST/407/1107, comunicava il proprio parere esprimendo parere favorevole al progetto "poiché i lavori di allargamento della sezione stradale riguardano solo per circa 500 metri l'area vincolata ai sensi dell'art 21/a del PALAV (Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana) che comprende anche un tratto vincolato ai sensi della Legge 431/85 in corrispondenza del Fiume Dese. Tuttavia si ritiene opportuno segnalare che il citato articolo prescrive per tutte le opere relative ad infrastrutture viarie.... Deve essere presentato, contestualmente al progetto di costruzione, un apposito studio ... che verifichi l'impossibilità di individuare i tracciati ricadenti all'esterno delle aree del presente articolo o dimostri che ogni altra soluzione sarebbe di maggior impatto naturalistico - ambientale.

Al riguardo, la Soprintendenza medesima, faceva notare che lo "SIA non risponde puntualmente a tale prescrizione".

La scrivente, a seguito dell'esame degli atti documentali, anche integrativi trasmessi dal proponente che ha prodotto due successive ipotesi progettuali alternative, riguardanti il primo l'adeguamento alla sezione a norma lungo l'intero asse autostradale della corsia a nord (Trieste - Venezia), ed il secondo a entrambe le corsie nord e sud, ha valutato come l'ampliamento della sezione a tre corsie lungo tutta la carreggiata nord, appare compatibile rispetto ad altre configurazioni progettuali ipotetiche per la carreggiata nord. Si ritiene in ogni caso che l'estensione proposta dovrà essere adeguatamente studiata come progetto di impatto ambientale in sede di progettazione esecutiva che dovrà essere sottoposta, in verifica di ottemperanza, alla approvazione di questa Direzione Generale.

Questo Ministero per quanto sopra menzionato e concordemente con quanto espresso dalle Soprintendenze territorialmente competenti esprime parere favorevole allo studio di impatto ambientale relativo al progetto di adeguamento dell' Autostrada A4 Venezia - Trieste, progetto di allargamento della sezione trasversale tra il Km 0+000 (Svincolo di Mestre Est) e il km 3+100



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

(Nodo di Alemagna/A4-A27), a condizione che vengano rispettate le prescrizioni sopra elencate ed impartite dalle Soprintendenze territorialmente competenti, ai sensi ex art. 6 legge 349/86;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata entro i termini previsti dalle vigenti normative; in data 19 settembre 2001 è pervenuta un'osservazione del Consorzio di Bonifica Dese Sile che propone specifici criteri di progettazione dell'ampliamento del ponte sul fiume Dese;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo agli interventi migliorativi del tratto di autostrada A4 compreso fra il km 0+000 (svincolo di Mestre Est, in corrispondenza del termine della tangenziale di Venezia) ed il km 3+100 (nodo di Alemagna: svincolo fra A4 e A27) da realizzarsi in Comune di Venezia (VE), presentata dalla Società Autovie Venete S.p.A. **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) le carreggiate autostradali dovranno essere adeguate, lungo l'intero tratto oggetto della presente istruttoria, secondo la sezione a norma prevista per autostrade a tre corsie (con corsia di emergenza continua) come da elaborati integrativi trasmessi in data 8 maggio 2001 (Allegati n. 3.3b e 6.b);
- b) per quanto riguarda, in particolare, la carreggiata nord, nel tratto compreso fra area di servizio Bazzera e Svincolo Mestre Est dovrà essere realizzato un articolato progetto di inserimento ambientale delle opere necessarie a garantire l'ampliamento a norma della sezione autostradale;
- c) per quanto riguarda la carreggiata sud, dovranno essere approfondite e comparate - di concerto con la Regione e il Comune di Venezia - tutte le opzioni progettuali e/o urbanistiche alternative che consentano di garantire, oltre ai requisiti di sicurezza dell'infrastruttura autostradale, il rispetto di accettabili condizioni di qualità ambientale e territoriale in corrispondenza dell'abitato di Borgo Forte, già attualmente esposto a livelli di impatto fisico non compatibili con l'uso residenziale del suolo. Considerata la criticità della situazione attuale e il potenziale incremento del livello di pressione ambientale, fra le possibili opzioni dovrà essere considerata anche la delocalizzazione dei tre edifici più prossimi al margine autostradale, e l'utilizzo della superficie risultante per la realizzazione di un progetto di riqualificazione e mitigazione dell'impatto per i restanti edifici. In ogni caso il proponente, in corrispondenza dei tre edifici, dovrà adottare soluzioni costruttive che garantiscano, con il minimo consumo di suolo, il rispetto dei limiti di esposizione all'inquinamento acustico e la minimizzazione dell'impatto vibrazionale e visuale;
- d) gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza delle aree abitate e nord e a sud della direttrice autostradale dovranno essere aggiornati in considerazione dei seguenti criteri:
 - all'interno della fascia autostradale, in presenza di insediamenti residenziali dovranno essere garantiti i limiti massimi di 65 (diurno) e 55 (notturno) dBA. Qualora tale obiettivo non fosse

ragionevolmente conseguibile ovvero in presenza di edifici isolati, si dovranno comunque prevedere adeguati interventi di isolamento dei singoli recettori, che dovranno garantire condizioni di comfort climatico in tutte le stagioni;

- all'esterno della fascia autostradale dovranno essere adottati e rispettati i limiti massimi derivanti dalla zonizzazione acustica del territorio, se adottata dalla competente amministrazione comunale. Nel caso che la zonizzazione acustica non sia ancora stata adottata, dovranno essere concordati con l'Amministrazione Comunale competente i criteri di classificazione del territorio ai sensi del DPCM 14 novembre 1997 ed i relativi limiti massimi di esposizione;
 - gli interventi di mitigazione a tutela degli insediamenti presenti al di fuori della fascia di rispetto dovranno essere dimensionati adottando come obiettivo i valori di qualità di cui all'art. 7 DPCM 14 novembre 1997;
 - la previsione dei livelli sonori nella situazione *post operam* – finalizzata ad un corretto dimensionamento degli interventi di mitigazione – dovrà assumere dati di input relativi alle caratteristiche quantitative e qualitative dei flussi di traffico dimensionalmente coerenti con le stesse previsioni evolutive che giustificano l'urgenza dell'intervento in progetto;
- e) nel progetto di ampliamento del ponte sul fiume Dese si dovrà prevedere l'inserimento a monte e a valle del manufatto di rampe lungo le scarpate da raccordarsi a due camminamenti su berma, adeguatamente protetti, da realizzarsi al di sotto del manufatto nelle due luci laterali; la sistemazione delle scarpate e della sommità arginale poste al di sotto del manufatto dovrà essere eseguita anche al fine di favorire la connessione faunistica. Ove possibile, la quota minima dell'intradosso del ponte non dovrà essere abbassata rispetto a quella dell'attuale manufatto. Al di sotto del ponte e a monte e valle dello stesso dovranno essere previsti idonei rivestimenti in pietrame e/o legname realizzati secondo criteri di ingegneria naturalistica e finalizzati ad evitare l'erosione delle scarpate esistenti e a raccordare la sezione del fiume con quella del manufatto;
- f) per i nodi di Bazzera e Terraglio, per i piazzali delle stazioni di servizio e ogni altra area o tratto eventualmente dotata, il sistema di illuminazione dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto. In particolare detto sistema, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza della circolazione, deve adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne eliminino completamente, dagli apparati, le dispersioni verso l'alto e verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;
- g) entro la conclusione della progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, il proponente dovrà predisporre per la verifica di ottemperanza e trasmettere alla Regione Veneto ed al Ministero dell'Ambiente, la seguente documentazione:
- aggiornamento in funzione delle modifiche alle sezioni di progetto e adeguamento degli interventi di mitigazione dell'impatto acustico ai criteri prescritti; progetti degli interventi corredati dalle analisi e dalle simulazioni allo scopo effettuate;
 - progetto di inserimento ambientale e mitigazione delle carreggiate nord ampliate a norma con particolare riferimento al tratto fra area servizio Bazzera e Svincolo Mestre Est (carreggiata nord) e tratto in fregio all'abitato di Borgo Forte (carreggiata sud);
- h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Veneto e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, riportate integralmente nelle premesse;



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Società Autovie Venete S.p.A., al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER, all'ANAS Direzione Generale ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 7 MAG. 2002

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 5 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 1.03.2002