



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
AMBIENTALE - VIA E VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture  
e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.

Parere n. 724 del 10.06.2011

Procedura ai sensi e per gli effetti dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006

Progetto:	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Progetto Preliminare</b> <b>"Autostrada A4 – Variante di Mestre – Pas-</b> <b>sante Autostradale</b> <b>Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta</b> <b>Casello di Martellago-Scorzè</b> <b>Viabilità di Collegamento"</b>
Proponente:	<b>Commissario Delegato per il Passante di</b> <b>Mestre</b>

*[Handwritten notes and signatures on the right margin]*

*[Multiple handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

MINISTERO  
DELLA TUTELA  
Dell'Impatto  
Ambientale

**LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS**

**Visto** l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n.443 relativa alla *Delega al Governo a individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese*;

**Visto** la Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 "Legge obiettivo: 1° Programma delle *infrastrutture strategiche*" ed in particolare l'Allegato 2 che contempla tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale l'intervento "Passante di Mestre";

**Visto** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale" e dal D.Lgs 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152 recante Norme in materia ambientale, a norma dell'art. 12 della legge 18 giugno 2009, n.69";

**Visto** il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare gli articoli n° 182 e n°183, che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale e stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale;

**Visto** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**Visto** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**Visto** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

**Visti** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. n. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot. n. GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**Vista** la domanda per lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. n.163/2006 per il progetto preliminare "Passante di Mestre - Caselli di Martellago - Scorzè e di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e viabilità di collegamento" presentata dal Commissionario Delegato per l'Emergenza Socio-Economico Ambientale della Viabilità di Mestre (di seguito "il Proponente") in data 20 luglio 2009 con nota prot. n.2953, acquisita agli atti della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (DSA) con prot.n.DSA/2009/20215 del 27 luglio 2009;

**Vista** la documentazione inviata dal Proponente in data 12/11/2009, acquisita il 24/11/2009 con prot. n° DSA-2009-31331, consistente nell'invio di 1 copia in formato cartaceo e 1 copia in formato elettronico del Progetto Preliminare, del SIA e della Sintesi Non Tecnica, copia degli avvisi al pubblico, dichiarazione del valore delle opere ed originale della quietanza di pagamento del contributo dello 0,5 per mille;

SECRETARIA  
TECNICA  
VIA e VAS  
Commissione

96

**Preso Atto** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 24 luglio 2009 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Sole 24 ore", "Il Gazzettino" e "La Nuova Venezia";

**Preso Atto** che la DSA con nota prot. n. DSA/2009/33617 del 11 dicembre 2009, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/2009/4785 in data 18 dicembre 2009, ha trasmesso la comunicazione sull'esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto "Passante di Mestre - Caselli di Martellago - Scorzè e di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e viabilità di collegamento";

**Vista** la nota prot. n. CTVA/2010/118 del 19/01/2010 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS ha assegnato l'istruttoria al Gruppo Istruttore appositamente nominato;

**Vista** la nota prot. n. CTVA/2010/187 del 22/01/2010 con la quale il Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS ha integrato il Gruppo Istruttore con il rappresentante regionale designato dalla Regione Veneto;

**Preso Atto** che in data 11/02/2010, il Gruppo Istruttore ha effettuato una riunione con il Proponente, i rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

**Vista** la richiesta di integrazioni formulata al Commissario Delegato per l'Emergenza Socio - Economico - Ambientale della Viabilità di Mestre dal Presidente della Commissione Tecnica VIA-VAS, ai sensi dell'art. 185, commi 2 e 3, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n°163, con nota prot.n. CTVA-2010-632, del 19/02/2010;

**Preso Atto** che in data 19/04/2010 con nota prot.1056, acquisita agli atti della CTVIA con prot.n.CTVA/2010/1208 del 26/04/2010, il Proponente ha fornito la documentazione integrativa richiesta;

**Preso Atto** che in data 20 maggio 2010, il Gruppo Istruttore ha effettuato una riunione con il Proponente, i rappresentanti del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Veneto, sulla base della quale, con nota prot. n. CTVA/2010/1966 del 21 giugno 2010 indirizzata al Proponente, il Gruppo Istruttore ha ravvisato la necessità di procedere alla ripubblicazione degli aggiornamenti del SIA relativamente alle prospettive di varianti agli svincoli in progetto, tra cui, per il collegamento dell'abitato di Martellago, una soluzione basata sull'ipotesi di circonvallazione di minima interferenza con l'ambito urbano dell'abitato urbano

**Preso Atto** che in data 15 dicembre 2010 con nota prot. n. 3201, acquisita agli atti della CTVIA il 16 dicembre 2010 con prot. n. CTVA/2010/4432, il Proponente ha espresso l'intenzione di procedere alla ripubblicazione sui quotidiani limitatamente all'opera denominata "Casello di Martellago/Scorzè";

**Preso Atto** che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione integrativa relativa all'opera "Casello di Martellago/Scorzè" per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 21 gennaio 2011 sui quotidiani "Il Corriere della Sera", "Il Sole 24 ore", "Il Gazzettino" e "La Nuova Venezia";

**Vista** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- documentazione progettuale (progetto preliminare, studio di impatto ambientale e sintesi non tecnica) fornita dal Commissario Delegato per l'Emergenza Socio-Economico Ambientale della Viabilità di Mestre in data 20 luglio 2009 con nota prot. n.2953, acquisita agli atti della DSA con prot.n.DSA/2009/20215 del 27 luglio 2009, in data 4 agosto 2009 con nota prot.n.3134, acquisita agli atti della DSA in data 12 agosto 2009 con prot. n. DSA/2009/22025 e in data 12 novembre 2009 con nota prot. 4309, acquisita agli atti della DSA in data 24 novembre 2009 con prot. n. DSA/2009/31331;

Handwritten signatures and initials scattered throughout the bottom half of the page, including names like 'F.R.', 'R.G.', and various initials.

- documentazione progettuale integrativa presentata in data 19 aprile 2010 con nota prot.1056, acquisita agli atti della CTVA con prot. n. CTVA/2010/1208 del 26 aprile 2010;
- documentazione integrativa relativa all'opera "Casello di Martellago/Scorzè" presentata dal Proponente con nota prot. n. 80 del 17 gennaio 2011, acquisita agli atti della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) in data 24 gennaio 2011, con nota prot. n. DVA/2011/1315;

**Visto** il parere espresso dalla Regione Veneto con Deliberazione di giunta regionale Dgr n. 293 del 16 febbraio 2010, acquisita al prot. DVA-2011-3485 del 14/02/2011;

**Preso Atto** che non risulta pervenuto il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;

**Espletata** l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

**Viste e Considerate** le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. dai soggetti di seguito elencati:

1. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n.DSA/2009/33617 del 11 dicembre 2009 acquisita con prot.n.CTVA/2009/4785 in data 18 dicembre 2009:

N°	Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data	
1.	Libera Associazione Pro Caorliega	28/08/2009	DSA-2009-23566	08/09/2009
2.	Provincia di Venezia	21/09/2009	DSA-2009-24862	21/09/2009
3.	Provincia di Venezia	17/09/2009	DSA-2009-24907	22/09/2009
4.	Comune di Scorzè (Venezia)	01/09/2009	DSA-2009-24966	22/09/2009
5.	Comitato Cittadino Cappella Vive	22/09/2009	DSA-2009-25008	22/09/2009
6.	Comitato Cittadino per la Tutela del Graticolato di Pianiga	22/09/2009	DSA-2009-25076	23/09/2009
7.	C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio	22/09/2009	DSA-2009-25079	23/09/2009
8.	Società SARO di G.F. Nitti s.a.s.	22/09/2009	DSA-2009-25080	23/09/2009
9.	Associazione Laboratorio Mirano Condivisa	23/09/2009	DSA-2009-25089	23/09/2009
10.	Società Rosa S.r.l.	18/09/2009	DSA-2009-25091	23/09/2009
11.	Comune di Fiesso d'Artico (Venezia)	18/09/2009	DSA-2009-25096	23/09/2009
12.	Ecoistituto del Veneto "Alexander Langer"	21/09/2009	DSA-2009-25114	23/09/2009
13.	Sig. ra Silvia Della Lana	21/09/2009	DSA-2009-25247	24/09/2009
14.	Famiglia Dovilio Pastrello	21/09/2009	DSA-2009-25419	28/09/2009
15.	Azienda Agricola Carobolante Bellussi Loreta	23/09/2009	DSA-2009-25428	28/09/2009
16.	Abitanti di Via Mezzaluna in Comune di Martellago	22/09/2009	DSA-2009-25470	28/09/2009
17.	Comitato Cittadino per la Tutela del Graticolato di Pianiga	22/09/2009	DSA-2009-25471	28/09/2009
18.	Sigg. Giacinto Beggio, Marilisa e Giancarlo Miatto, Franca Carnera e Anna Meggeto	19/09/2009	DSA-2009-25472	28/09/2009
19.	Società SARO S.n.c. di G.F. Nitti	23/09/2009	DSA-2009-25478	28/09/2009
20.	Comune di Dolo (Venezia)	18/09/2009	DSA-2009-25537	28/09/2009
21.	Comune di Pianiga (Venezia)	23/09/2009	DSA-2009-25543	28/09/2009
22.	C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio	22/09/2009	DSA-2009-25652	29/09/2009
23.	Sig. Leonardo Scarpa	21/09/2009	DSA-2009-25655	29/09/2009
24.	Sig. Giancarlo Vidali	21/09/2009	DSA-2009-25663	29/09/2009
25.	Comune di Scorzè (Venezia)	21/09/2009	DSA-2009-25702	29/09/2009
26.	Associazione Laboratorio Mirano Condivisa	30/09/2009	DSA-2009-25773	30/09/2009
27.	Azienda Agricola Carobolante Bellussi Loreta	23/09/2009	DSA-2009-25834	30/09/2009
28.	Sig. Eros e Domenico Carraio	22/09/2009	DSA-2009-25848	30/09/2009
29.	Sig. Arturo Berardi	23/09/2009	DSA-2009-26026	01/10/2009



9/

30.	Provincia di Venezia	25/09/2009	DSA-2009-26721	08/10/2009
31.	Sig. ra Francesca Trivisan	30/09/2009	DSA-2009-26914	09/10/2009
32.	Sig. Giuseppe Salin	02/09/2009	DSA-2009-27109	13/10/2009
33.	Comune di Fiesso d'Artico (Venezia)	12/10/2009	DSA-2009-28251	21/10/2009

2. Osservazioni trasmesse dalla DSA con nota prot.n. DSA/2009/34517 del 22 dicembre 2009 acquisita con prot.n. CTVA/2009/4904 del 30 dicembre 2009:

N° Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data	
34. Regione Veneto	03/11/2009	DSA-2009-30497	16/11/2009
35. Comune di Stra (Venezia)	24/11/2009	DSA-2009-32766	03/12/2009

3. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (ex DSA) con nota prot.n. DVA/2010/3233 del 10 febbraio 2010 acquisita con prot.n. CTVA/2010/463 del 10 febbraio 2010:

N° Osservatore	Data	DSA - Protocollo / Data	
36. Regione Veneto	27/11/2009	DSA-2009-33657	11/12/2009

4. Osservazioni acquisite dalla CTVIA con prot.n. CTVA/2010/489 del 10 febbraio 2010:

N° Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
37. C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio	02/02/2010	CTVA/2010/489	10/02/2010

5. Osservazioni trasmesse dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (DVA) con nota prot.n. DVA/2010/5235 del 23 febbraio 2010 acquisita con prot.n. CTVA/2010/695 del 24 febbraio 2010:

N° Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
38. Provincia di Venezia	28/12/2009	DVA-2010-3145	09/02/2010

6. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/7740 del 19 marzo 2010 acquisita con prot.n. CTVA/2010/973 del 23 febbraio 2010:

N° Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
39. Regione Veneto	15/01/2010	DVA-2010-3351	10/02/2010
40. Sigg. Adone Doni e Mattia Donadel	02/02/2010	DVA-2010-4687	19/02/2010
41. Sigg. Roberto Brusagnin, Alberto Davanzo e Vera Sadocco	15/02/2010	DVA-2010-6986	11/03/2010

7. Osservazioni acquisite agli atti della CTVIA in data 20 aprile 2010 con nota prot. CTVA/2010/1177:

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
42. Comitato pro Complanare	21/03/2010	DVA-2010-9038	07/04/2010

8. Osservazioni acquisite agli atti della CTVIA in data 26 luglio 2010 con nota prot. CTVA/2010/2532:

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
43. Sig. Adone Doni	23/07/2010	CTVIA-2010-2532	26/07/2010

9. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/20066 del 12 agosto 2010 acquisite con prot.n. CTVA/2010/2833 in data 12 agosto 2010:

N° Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
44. Sig. ra Vera Sadocco	10/07/2010	DVA-2010-18124	19/07/2010

10. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2010/20456 del 26 agosto 2010 acquisite con prot.n. CTVA/2010/2918 in data 26 agosto 2010:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
45.	Sig. Adone Doni	16/08/2010	DVA-2010-20184	17/08/2010
46.	Sig. Adone Doni	16/08/2010	DVA-2010-20185	17/08/2010

11. Osservazioni acquisite dalla CTVA con prot.n. CTVA/2010/4493 in data 22 dicembre 2010:

N°	Osservatore	Data	CTVA - Protocollo / Data	
47.	Comitato Procomplanare di Martellago	06/12/2010	CTVA-2010-4493	22/12/2010

12. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/4256 del 23 febbraio 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/564 del 23 febbraio 2011:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
48.	Regione Veneto	04/02/2011	CTVA-2011-3485	14/02/2011

13. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/7607 del 29 marzo 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1177 del 30 marzo 2011:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
49.	Comune di Scorzè	22/03/2011	DVA-2011-7093	24/03/2011

14. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/7818 del 31 marzo 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1217 del 1 aprile 2011:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
50.	Comitato Castellana	18/03/2011	DVA-2011-6892	23/03/2011
51.	Comitato Cappella Vive	20/03/2011	DVA-2011-6915	23/03/2011

15. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/8211 del 5 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1280 del 6 aprile 2011:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
52.	Comune di Scorzè	23/03/2011	DVA-2011-7152	25/03/2011

16. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/8217 del 5 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1281 del 6 aprile 2011:

N°	Osservatore	Data	DVA - Protocollo / Data	
53.	Sig. Pastrello Dovilio	21/03/2011	DVA-2011-7092	24/03/2011

17. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/8352 del 6 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1306 del 7 aprile 2011:

N°	Osservatore	Data	CTVA - Protocollo / Data	
54.	Aziende Agr. Guerra Renato e Rosatto Renata – Guerra Renato	19/03/2011	DVA-2011-7394	28/03/2011
55.	Comune di Martellago	18/03/2011	DVA-2011-7396	28/03/2011
56.	Comitato Pro Complanare	18/03/2011	DVA-2011-7702	30/03/2011

18. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/8367 del 6 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1309 del 7 aprile 2011:

N°	Osservatore	Data	CTVA - Protocollo / Data	
57.	Sig. Beggio Giacinto e altri	21/03/2011	DVA-2011-7386	28/03/2011
58.	Sig. Gioppato Gian Luca	20/03/2011	DVA-2011-7395	28/03/2011
59.	Lega Nord	18/03/2011	DVA-2011-7397	28/03/2011
60.	Gruppi Consiglieri di opposizione Comune di Scorzè	18/03/2011	DVA-2011-7584	29/03/2011

19. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/8624 del 8 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1365 del 11 aprile 2011:



g

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
61. Studio Legale Ferri (per Sig. Mario Fusaro)	21/03/2011	DVA-2011-7764	31/03/2011

20. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/9177 del 15 aprile 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1445 del 15 aprile 2011:

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
62. Provincia di Venezia	30/03/2011	DVA-2011-7808	31/03/2011

21. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/10469 del 3 maggio 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1650 del 4 maggio 2011.:

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
63. Studio Legale Padoan-Coghetto (per Comitato Castellana)	30/03/2011	DVA-2011-9252	15/04/2011

22. Osservazioni trasmesse dalla DVA con nota prot.n. DVA/2011/10722 del 5 maggio 2011 acquisite con prot.n. CTVA/2011/1678 del 6 maggio 2011.:

N° Osservatore	Data	CTVIA - Protocollo / Data	
64. Provincia di Venezia	22/04/2011	DVA-2011-9988	27/04/2011

**Preso atto** che l'importo complessivo necessario per realizzare il complesso di opere in oggetto ammonta complessivamente a 76.872.009,08 €, più I.V.A di 15.232.976,39 €, per un importo complessivo pari a 92.104.985,47 €.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI  
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA**

**1 Aspetti Programmatici:**

**1.1 Generalità**

L'infrastruttura in progetto, denominata "Passante di Mestre – Caselli di Martellago – Scorzè e di Dolo – Pianiga – Riviera del Brenta e viabilità di collegamento" presentata dal Commissionario Delegato per l'Emergenza Socio-Economico Ambientale della Viabilità di Mestre (di seguito "il Proponente") in data 20 luglio 2009, consiste nella realizzazione di due nuovi distinti caselli autostradali, posizionati, il primo, lungo il Passante autostradale di Mestre: "Casello di Martellago-Scorzè" e il secondo, "Casello di Dolo-Pianiga", immediatamente a monte dell'inizio dello stesso, al termine del tratto dell'autostrada A4 che confluisce nel Passante stesso.

Per quanto riguarda il primo casello, il progetto del Passante di Mestre prevedeva originariamente il posizionamento dello stesso in Comune di Martellago; a seguito di indicazioni della Commissione VIA nazionale, tuttavia, il Proponente ha proposto una soluzione alternativa, che prevede lo spostamento a nord del casello in località Cappella di Scorzè, posizionato al confine tra i Comuni di Scorzè e Martellago.

Per quanto riguarda invece il casello di Dolo-Pianiga, il progetto del Passante di Mestre prevedeva originariamente l'arretramento della barriera autostradale attuale di Villabona e una serie di interventi di nuova realizzazione come i caselli di Mira-Oriago e Mirano-Dolo, per sopperire l'eliminazione del vecchio casello autostradale di Dolo. Anche in questo caso il Proponente ha proposto una soluzione alternativa, condivisa con ANAS, con il mantenimento della barriera di Villabona, nei caselli di Mira-Oriago e Mirano-Mirano, ed in aggiunta il nuovo casello di "Dolo-Pianiga".

**1.2 Quadro della Programmazione**

*[Handwritten signatures and initials, including 'G', 'W', 'A', 'F', 'M', 'W']*

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (Gennaio 2001) fa sue le direttive dettate dalla Commissione Europea relativa ai Corridoi Paneuropei, contestualizzandoli all'interno del nostro territorio e perseguendo i medesimi obiettivi individuati dalla Comunità Europea, individuando i principali elementi di criticità del settore dei trasporti su gomma:

In particolare il PGT si sofferma sulla carenza delle infrastrutture in Italia ed individua un sistema integrato di infrastrutture e di servizi di interesse nazionale, denominato Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) che prevede interventi di variante autostradale, considerati prioritari, ed il completo rilancio delle intermodalità dei trasporti stessi, per diminuire il traffico delle merci su strada.

Il Passante di Mestre é inserito tra gli interventi di interesse nazionale che rispondono alle strategie generali del piano.

A livello regionale si fa riferimento al Piano Regionale dei Trasporti (PRT) adottato con Delibera della Giunta Regionale n. 1671 del 5.07.2005, Piano che denuncia l'inadeguata struttura viaria veneta, caratterizzata da una forte saturazione, da una perdita di velocità e dalla diminuzione degli standard di sicurezza dell'inquinamento, conseguenza diretta della scarsa fluidità del traffico. Tale effetto risulta presente soprattutto nell'area veneta centrale, dove risulta ormai indispensabile integrare il sistema autostradale con una viabilità complanare volta a migliorare altresì i collegamenti sui brevi tratti di percorrenza, facendo così convergere sull'autostrada i flussi di lunga percorrenza.

Anche in questa ottica il Piano individua il Passante quale opera afferente al Corridoio V.

### 1.3 Congruenza del progetto con gli obiettivi dei piani

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) attualmente vigente è quello adottato con DGR 7090 del 23/12/86, approvato con PCR 250 del 13/12/91 ed in seguito con PCR 382 del 28/05/92, e modificato parzialmente con PCR 461 e 462 del 18/11/92, attualmente in fase di revisione (e contemporanea redazione del nuovo PTRC), alla luce degli aggiornamenti introdotti dalla nuova legge urbanistica (LR n. 11/2004); essendo però il procedimento di adozione ancora alla fase di documento preliminare, il PTRC vigente e di riferimento è quello esistente.

Il PTRC individua il sistema insediativo della Regione Veneto come un insieme di numerosi poli di varia complessità e livello gerarchico dispersi su di un territorio in gran parte caratterizzato da un insieme di aree agricole, centri minori ed insediamenti sparsi.

Nel caso del paesaggio della campagna, vale a dire lo spazio aperto che costituisce la riserva strategica della città/regione ed al tempo stesso il connettivo della sua integrazione con l'ambiente fisico, nel Piano é individuata la necessità di operare un riordino composito e funzionale, volto a permettere l'interruzione della progressiva costituzione di una promiscuità insediativa, attraverso la commistione di elementi disomogenei reciprocamente conflittuali.

Il PTRC delinea, inoltre, le azioni di valorizzazione dei principali corsi d'acqua, individuati "corridoi naturali" di rilevante valenza storica ed ecologica di connessione tra mare e monti e segni storici testimoniali dell'identità veneta, mediante la previsione di un'insieme di politiche e strategie orientate alla difesa attiva e alla riqualificazione degli ambiti naturali esistenti e dei contesti urbani ad essi relazionati.

Il progetto in esame è stato inserito, sia per lo svincolo di Dolo-Pianiga che per quello di Martellago-Scorzè nelle seguenti tavole di Piano:

- "Carta del suolo"
- "Biodiversità"
- "Energia, risorse ed ambiente"
- "Mobilità"
- "Sviluppo economico e produttivo"
- "Sviluppo economico, ricettivo, turistico e rurale"
- "Crescita sociale e culturale"



- "Città motore del futuro"
- "Ambiti naturalistico- ambientali e paesaggistici di livello regionale"
- "Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di interesse regionale"
- "Integrità del territorio agricolo"
- "Sistema della viabilità primaria - Itinerari regionali ed interregionali"

Verificandone le interferenze e prospettando le necessarie azioni progettuali per gli sviluppi della proposta infrastrutturale.

In particolare il progetto, per la parte relativa allo svincolo Martellago-Scorzè rientra nel Piano d'Area della Laguna e Area Veneziana (PALAV), piano redatto dall'amministrazione regionale del Veneto su incarico esplicito della legge statale fondamentale relativa alla "salvaguardia di Venezia" (legge n. 171/1973), e recepito come parte integrante del PTRC con approvazione definitiva con PCR n. 70 il 9 novembre 1995.

Il casello di Martellago in progetto interseca alcuni ambiti di tutela dettati dal PALAV, descritti nel PTRC e corredati dalle relative norme di salvaguardia:

- ambiti di interesse paesistico ambientale;
- aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti;
- corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico;
- parchi e giardini storici o di non comune bellezza;
- manufatti costituenti documenti della civiltà industriale.

Il settore relativo al fiume Dese (ed il suo affluente Rio Desolino) situato ad ovest del tracciato del Passante e individuato come area a rischio idraulico, è quello che sarà interessato dal passaggio del nuovo casello in progetto e dalla nuova viabilità complementare di progetto.

Il Casello di Dolo è interessato invece dal Programma di Riquilificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST) della Riviera del Brenta, che ricomprende un ambito territoriale di oltre 400 km<sup>2</sup>, costituito da dieci Comuni della Provincia di Venezia e da due Comuni della Provincia di Padova. In quest'area sono individuabili principalmente tre ordini di questioni connesse tra loro:

1. Valorizzazione e salvaguardia di un patrimonio storico ed ambientale;
2. Rafforzamento infrastrutturale del territorio (TAV, SFMR, Passante, Nuova Romea);
3. Sviluppo di iniziative economiche e imprenditoriali;

L'attività di concertazione dello sviluppo economico dell'area di inserimento del nuovo Casello di Dolo-Pianiga si estrinseca inoltre attraverso un Patto Territoriale, che non pone attenzione alle infrastrutture stradali essendo queste già assunte dal PRUSST, e cioè dal *Patto Territoriale della Riviera del Brenta*, di cui fanno parte 10 Comuni (Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Campogara, Dolo, Fiesso D'Artico, Fossò, Mira, Pianga, Strà e Vigonovo).

## 1.4 I Vincoli presenti nel territorio

### 1.4.1 Il Casello di Dolo-Pianiga

Dall'analisi dell'inserimento del tracciato proposto nel Quadro Vincolistico Ambientale emerge che lo svincolo autostradale ed il tratto dalla progressiva 0+000 circa a quella 0+600, ricadono all'interno di aree individuate quali "Area di tutela paesaggistica ai sensi della L. 1497/39 e L. 431/85 (PTRC, art. 19 Nda)", inoltre i corsi d'acqua soggetti a tale vincolo sono: la Fossa Crea che costeggia l'asse autostradale esistente e Scolo Tergolino, situato più a sud, che lambisce il piazzale del casello sino a via Borsellino, netta sua parte più meridionale.

Per quanto riguarda il Quadro delle Tutele Ambientali si nota che l'opera di progetto non interferisce con ambiti di particolare interesse.

### 1.4.2 Il Casello di Martellago-Scorzè

Il PTCP della provincia di Venezia nella "Tavola dei Vincoli" rappresenta la pianificazione a livello nazionale, regionale e locale; relativamente all'intervento in progetto e in particolare per l'area interessata dal nuovo Casello, esso mostra come la Tav.1 del PTCP:

- delinea i perimetri dei centri storici di Martellago, Cappella e Peseggia,
- evidenzia il vincolo paesaggistico relativo ai corsi d'acqua lungo il Dese (D.Lgs 42/2004);
- evidenzia gli edifici e i complessi di pregio storico e architettonico vincolati dal vincolo monumentale ai sensi del D.Lgs 42/2004 (Centro storico di Martellago, Noale, frazione di Cappella, Scorzè).
- individua le Zone umide e la Zona a Protezione Speciale (ZPS) coincidente con il SIC/ZPS IT3250021 "Ex Cave di Martellago".

Il PTCP assume gli obiettivi di conservazione e salvaguardia dei corsi d'acqua e dei bacini idrici, anche minori, e detta specifiche disposizioni per la realizzazione di impianti, infrastrutture ed insediamenti civili e produttivi.

Dette disposizioni dovranno in particolare considerare:

- la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia;
- il grado di impermeabilizzazione del suolo e le conseguenti mitigazioni e compensazioni;
- la valorizzazione naturalistica e fruitiva (percorsi, punti di osservazione studio ecc.);
- la necessità di favorire il mantenimento del livello di deflusso necessario alla vita negli alvei e tale da non danneggiare gli equilibri negli ecosistemi interessati.

L'intervento in progetto non ricade all'interno di siti Natura 2000, ma si sviluppa ad una distanza di circa 550 m dal Sito SIC/ZPS IT3250021 "Ex Cave di Martellago" e ad una distanza di circa 2800 m da SIC/ZPS IT3250008 "Ex cave di Villetta di Salzano". Il PTCP identifica il sito come appartenente, appunto, a rete Natura 2000 disciplinato dall'art.22.

## 1.5 La Pianificazione Comunale

L'inserimento del tracciato infrastrutturale nei PRG dei singoli Comuni interferiti, al fine di verificare le coerenze e le interferenze con le direttive di Piano ha previsto la mosaicatura dei Piani regolatori raggruppando le varie Z.T.O. in una legenda unica che individua: i centri storici, le aree residenziali (esistenti e di progetto), le zone produttive (esistenti e di progetto), le zone di tutela ambientale, le zone agricole ed infine le aree a standard (esistenti e di progetto).

### 1.5.1 Il Casello di Dolo-Pianiga

Il progetto interessa il Comune di Pianiga, per quanto riguarda lo svincolo autostradale, e il Comune di Dolo, dalla progressiva 0+250 circa alla 0+600, per il tratto che va dal piazzale del casello autostradale a via Borsellino. Sono stati esaminati:

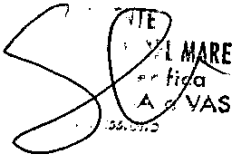
- Il PRG del Comune di Pianiga
- Il PRG del Comune di Dolo
- Il PRG del Comune di Fiesse d'Artico

### 1.5.2 Il Casello di Martellago-Scorzè

Il progetto nel tratto che dalla seconda rotatoria di progetto (ad ovest del Passante, in Comune di Scorzè) giunge sino a via Morosini, si estende all'interno di una zona individuata quale E1 di pregio ambientale, che corrisponde alla fascia di rispetto fluviale del Dese. Sono stati comunque esaminati:

- Il PRG del Comune di Martellago
- Il PRG del Comune di Scorzè

## 2 Quadro di Riferimento Progettuale



## 2.1 Finalità dell'Intervento

L'intervento in questione prevede la realizzazione di due nuovi caselli, lungo il Passante autostradale di Mestre: "casello di Martellago-Scorzè" e "casello di Dolo-Pianiga".

Per quanto riguarda il primo casello, il progetto del Passante di Mestre prevedeva originariamente il posizionamento dello stesso in Comune di Martellago; a seguito di indicazioni della Commissione VIA nazionale, tuttavia, il Proponente ha individuato una soluzione alternativa, che prevede lo spostamento a nord del casello in località Cappella di Scorzè, posizionato al confine tra i Comuni di Scorzè e Martellago.

Dalle analisi svolte in fase di realizzazione del Passante, su indicazione della Soprintendenza, è stata definita una nuova localizzazione del Casello, a Nord del fiume Dese ed al confine tra i Comuni di Scorzè e Martellago. Il Commissario Delegato ha così richiesto di predisporre il Progetto Preliminare del nuovo svincolo autostradale, con la focalizzazione sulla problematica di una struttura del casello condizionata dall'asse autostradale già costruito e dalla connessione alla viabilità esistente e/o di futura realizzazione.

In tale sede è stato inoltre richiesto, a completamento della funzionalità del Casello, che fosse studiata una viabilità in variante all'abitato di Martellago altrimenti interessato da una componente importante di traffico attratto dal nuovo accesso al Passante; tale viabilità di completamento localizzata ad est del nuovo casello, è allineata al tracciato della già programmata "Super Castellana", raccordandosi alla attuale SR 245 con una rotatoria in località "Fornace" in comune di Martellago; è stata studiata anche un'ipotesi alternativa che prevede l'innesto nella SR245 in comune di Venezia prima dell'abitato di Trivignano.

Entrambe le soluzioni proposte e concordate con i comuni interessati consentono un futuro prolungamento del tracciato verso Venezia come percorso in variante all'attuale "Castellana".

Per quanto riguarda invece il casello di Dolo-Pianiga, il progetto del Passante di Mestre prevedeva originariamente l'arretramento della barriera autostradale attuale di Villabona e una serie di interventi di nuova realizzazione come i caselli di Mira-Oriago e Mirano-Dolo, per sopperire l'eliminazione del vecchio casello autostradale di Dolo.

Anche in questo caso, il Proponente ha individuato una soluzione alternativa, condivisa con ANAS, che prevede il mantenimento della barriera di Villabona, dei caselli di Mira-Oriago e Mirano-Mirano, ed in aggiunta il nuovo casello di "Dolo-Pianiga"; l'ingombro delle opere ricade interamente nei comuni di Dolo e di Pianiga, entrambi in Provincia di Venezia. La fascia di rispetto autostradale interessa anche il Comune di Fiesso d'Artico, sempre in Provincia di Venezia. L'ingombro delle opere di progetto interessa per la maggior parte la porzione di territorio ad ovest della SP28, compresa tra la A4 a nord, lo scolo Tergolino a sud e la linea ferroviaria Bologna-Venezia.

L'opera è servita da due rampe di ingresso diretto in autostrada in direzione Venezia, e due opere di scavalco per il senso di marcia opposto. Il casello è dotato di tutte le opere impiantistiche classiche, una rotatoria di interconnessione con la viabilità ordinaria e alcune opere accessorie, come ad esempio una piccola rotatoria di fluidificazione del traffico verso Via Arino, che porta alla località omonima in Comune di Dolo.

Si evidenzia, inoltre, la presenza a nord, lungo Via Arino, in località Albarea, di una villa di interesse storico monumentale, vincolata ai sensi della L. 1089/1939, dotata di pertinenze esterne.

### 2.1.1 Inquadramento dell'area

Per il Casello di Dolo-Pianiga l'intervento proposto interessa l'ambito della pianura centrale che si sviluppa tra Padova e Venezia, comprendendo i territori comunali di Pianiga e Dolo. Il contesto territoriale all'interno del quale il sistema fa riferimento è quello della Riviera del Brenta, ricomprendete la fascia dei comuni che si sviluppa a cavallo del corso del fiume Brenta, tra le aree urbane di Venezia e Padova.

I caratteri morfologici che definiscono l'area sono quelli di un territorio pianeggiante attraversato

con direzione est-ovest da corsi di acqua che si rifanno al bacino del Brenta: una conurbazione più marcata in prossimità del fiume legata ad ampi spazi liberi ad uso agricolo alle spalle del tracciato fluviale. A nord di questo sistema si inserisce la maglia del reticolato romano, che ha vincolato e guidato lo sviluppo insediativo dell'area.

Per il Casello di Martellago-Scorzè, l'area interessata è la parte di pianura centrale della Provincia di Venezia sui territori comunali di Martellago e Scorzè, i cui caratteri morfologici sono quelli di un territorio pianeggiante attraversato con direzione est-ovest da corsi di acqua di risorgiva (i fiumi Dese e il Marzenego, il Rio Storto ed il Rio Roviego, ed altri corsi di acqua minori: Bazzera, Dosa, Cimetto) che costituiscono un'ampia porzione del bacino idrografico della Laguna di Venezia.

La lettura morfologica e insediativa del territorio interessato dal progetto evidenzia come già al 1970 la rete insediativa era consolidata attorno alla polarità della terraferma veneziana e degli assi portanti della cintura: brentana, miranese, terraglio, castellana, triestina. Le dinamiche di trasformazione ed evoluzione del territorio evidenziano come la cosiddetta città diffusa, tenda a crescere per "contiguità e addensamento" verso la saldatura dei piccoli centri tra di loro con la perdita degli spazi liberi ampi e con il rafforzamento dei poli intermedi verso Padova e verso Trieste

## 2.2 Analisi del tracciato e Soluzione di riferimento

### 2.2.1 Casello di Dolo

L'intervento si inserisce nell'ambito comunale di Dolo e di Pianiga, in provincia di Venezia, mentre la fascia di rispetto autostradale interessa anche il Comune di Fiesso d'Artico, sempre in Provincia di Venezia. Le opere di progetto interessano per la maggior parte la porzione di territorio ad ovest della SP 28, compresa tra la A4 a nord e lo scolo Tergolino a sud. Un'ulteriore fascia larga circa 90 m a nord dell'autostrada, in località Albarea, viene occupata dalle rampe da/per la carreggiata in direzione Milano, per uno sviluppo di circa 400 metri.

L'opera comprende:

- viabilità di accesso al casello;
- piazzale di esazione, comprensivo delle isole spartitraffico, pensilina di copertura, edificio servizi e tunnel di collegamento delle isole;
- corsia in ingresso in direzione Milano (rampa semidiretta, con scavalco dell'asse principale della A4 in viadotto);
- corsia in ingresso in direzione Venezia (rampa diretta);
- corsia in uscita in direzione Milano (rampa semidiretta, con scavalco dell'asse principale della A4 in viadotto);
- corsia in uscita in direzione Venezia (rampa diretta).

Per connettere, poi, la rete autostradale con la viabilità ordinaria è prevista un'intersezione a raso tramite rotonda, lungo la SP 28, poco più a nord del ponticello con cui la provinciale supera lo scolo Tergolino, mentre una seconda rotonda verrà realizzata, sempre lungo la SP 28, a sud dell'area occupata dal nuovo casello, per fluidificare i flussi di traffico provenienti da via Arino.

Sono previsti due sovrappassi autostradali, il *Viadotto est*, di lunghezza 148.0 m, e il *Viadotto ovest* di 128.0 m, con impalcati a due travi a sezione composta acciaio-calcestruzzo e fondazioni su pali trivellati Ø120 cm.

Il piazzale di esazione ha una lunghezza di circa 260 m per una larghezza massima di 50 m ed è in grado di accogliere 3 porte in ingresso in A4 e 5 in uscita dall'autostrada. In prossimità della barriera, i varchi hanno una larghezza pari a 3,10 m, ad eccezione delle due piste di estremità, sia in ingresso che in uscita, di dimensioni consone al transito dei mezzi eccezionali, ovvero di larghezza 6,50 m.

#### Sezioni tipo

Rampa monodirezionale - Corsia e banchine, sx e dx (1.00+4.00+3.00) Totale 8,00 m



Rampa bidirezionale - Corsie e banchine (1.00+4.00+0.80+4.00+1.00) Totale 10,80 m.

Il progetto prevede, per la viabilità di accesso al casello dalla rete viaria ordinaria, la realizzazione di una piattaforma stradale complessivamente di m 10,50 (tipo C del D.M. 5.11.2001), composta da 2 corsie di larghezza pari a 3,75 m e da 2 banchine pavimentate da m 1,50. La sovrastruttura stradale è stata dimensionata in funzione dei carichi che la stessa dovrà sopportare durante la vita utile con spessore complessivo di cm 54.

La struttura della barriera di esazione riprende il modello architettonico già utilizzato per i caselli del Passante di Mestre (Spinea, Preganziol) ed è costituita da una pensilina di copertura delle isole di ingresso/uscita e da un fabbricato Servizi per il personale di stazione.

### 2.2.1.1 Le Varianti progettuali

Nello studio oltre alla soluzione Base sono prospettate due possibili soluzioni Alternative denominate Variante 1 e Variante 2.

#### La Variante 1

La Variante 1 è stata studiata al fine di ottenere un miglior inserimento paesaggistico della soluzione "base", attraverso la semplificazione degli elementi costruttivi dei due viadotti di scavalco dell'asse principale esistente della A4. Nella variante viene modificata infatti solo la geometria delle due opere, impostando due viadotti di maggior lunghezza rispetto alla soluzione Base (viadotto est da 148 a 220 m e viadotto ovest da 128 a 192 m) ma a luci ridotte, accettando l'aumento del numero di pile e relative fondazioni pur di contenere l'altezza delle travi di impalcato e, conseguentemente, l'altezza dei rilevati di appoggio.

#### La Variante 2

La seconda Variante, pur mantenendo essenzialmente inalterata la collocazione del casello, si differenzia invece in modo sostanziale dalla soluzione "base", proponendo uno schema di svincolo alternativo, che si sviluppa lungo la direttrice nord sud a cavallo della S.P. n° 28 con una configurazione che richiama gli svincoli di Preganziol e Spinea già realizzati lungo il Passante (configurazione che prevede la realizzazione di piazzali di esazione separati per ognuna delle 4 direzioni ed accostati all'asse autostradale).

Nella soluzione per il Casello di Dolo Pianiga, i quattro piazzali sono accostati alla viabilità ordinaria costituita dalla S.P. n° 28 e da ciascun piazzale si genera una delle quattro corsie da e per la A4, con le corsie in ingresso ed uscita per la direzione Venezia a sud dell'asse autostradale e quelle di ingresso ed uscita per Milano a nord, utilizzando, per lo scavalco della A4, il corridoio infrastrutturale esistente, rappresentato dalla strada provinciale ed evitando la costruzione di nuove opere d'arte.

Completano l'opera la realizzazione di due rotatorie di estremità simmetriche rispetto alla A4, la costruzione di un parcheggio in corrispondenza della rotatoria sud, nonché la realizzazione del collegamento con la Via Arino in comune di Dolo e la ricostruzione della viabilità interferita a livello locale. Da notare l'eliminazione dell'interferenza visiva con Villa Rizzi Albarea situata poco a nord dei rami di svincolo del Casello sulla carreggiata nord della A4 e il minor consumo di territorio agricolo nel tratto compreso fra la fossa Crea e lo scolo Tergolino.

### 2.2.2 Casello di Martellago-Scorzè

L'opera si inserisce per la metà nord — nord ovest nel territorio del comune di Scorzè e per l'altra metà sud — sud est nel comune di Martellago situati entrambi in provincia di Venezia; il progetto prevede l'inserimento del Casello nel tratto di Passante di Mestre compreso tra la galleria e trincea "Moglianesa" e la galleria e trincea "Castellana", tratto caratterizzato da un andamento planimetrico pressoché rettilineo (un flesso molto ampio) secondo un'asse nord sud e posizionato altimetricamente in un dosso (in rilevato) che scende rispetto al piano campagna in entrambi i sensi di marcia per portarsi verso le due gallerie suddette.

La barriera di esazione del casello è divisa in due semibarriere, una ad est e una ad ovest, ognuna svolge la funzione di ingresso e uscita dall'autostrada per la sola semicarreggiata di competenza. All'uscita delle barriere di esazione in entrambi i lati est ed ovest si accede a due rotatorie di nuova realizzazione a grande diametro che consentono lo smistamento del traffico. A completamento dello svincolo è poi necessario, per servire completamente tutte le manovre possibili, il collegamento diretto tra le due aree separate dal Passante.

La realizzazione di tale collegamento avviene tramite un nuovo asse stradale che scavalca in viadotto il Passante, con un'opera a 14 campate (30+6x40+65+6x40 m) per un totale di 595.0 m, a questo si aggiunge una viabilità di collegamento tra le due rotatorie della lunghezza complessiva di 1030 m comprendente il viadotto di scavalco suddetto e un ponte sul Fiume Dese di luce 40 metri.

Le viabilità di collegamento previste dal progetto sono:

- Viabilità di collegamento di tipo C1 con la SR 245 a ovest del Passante a partire dalla rotatoria di smistamento ovest, suddivisa come segue:
  - tratto direzione est-ovest di lunghezza pari a m 677 tra la rotatoria di smistamento e un'ulteriore rotatoria di collegamento con la futura variante alla S.R. n° 515, su cui sarà realizzato un sottopasso agricolo;
  - tratto verticale di collegamento alla rotatoria della variante di Robegano, di lunghezza pari a 404 m, su cui verrà realizzato un sottopasso per garantire continuità alla pista ciclabile esistente.
- Viabilità di collegamento di tipo C1 con la SR 245 a est del Passante a partire dalla rotatoria di smistamento est; il tracciato presentato dal progetto si sviluppa nei soli comuni di Martellago e Scorzè, ha una lunghezza complessiva di circa 2600 metri e si può suddividere in due tratti:
  - il primo, con direzione Nord-Ovest Sud-Est, è compreso tra la rotatoria est del casello e la rotatoria in corrispondenza di via San Paolo e ha una lunghezza di circa 1400 m;
  - il secondo, di direzione Nord Sud, è compreso tra quest'ultima e l'intersezione con la Castellana con una lunghezza di circa 1200.

Accanto a queste opere principali sono state anche previste sistemazioni idrauliche della zona e la realizzazione della viabilità minore di accesso ai caselli e la viabilità podereale.

#### Opere d'arte

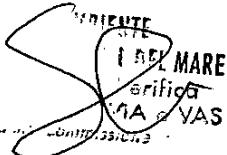
Tutte le opere d'arte principali, quali viadotti e ponti, sono state realizzate con tipologia analoga a quella già adottata per tutte le opere d'arte del Passante di Mestre, in particolare sono previsti impalcati con struttura mista, composti da travi in acciaio ad altezza variabile e soletta in cemento armato dello spessore complessivo di cm 31; le fondazioni sono realizzate a mezzo di pali trivellati di grande diametro intestati su plinti a pianta rettangolare.

Tra le opere previste si evidenzia:

- Viadotto di attraversamento del Passante
- 1° Ponte sul Dese (campata da m 40)
- 2° Ponte sul Dese (viabilità complementare zona Castellana): ponte metallico a via di corsa inferiore composto da una campata da m 35
- Galleria Via Morosini: lungo la Castellana (galleria dello sviluppo di m 50) e rampe di accesso dello sviluppo complessivo rispettivamente di m 123 e m 400.
- Sottopasso ciclopedonale alla S.R. n° 245: realizzato tramite uno scatolare in c.a. di dimensioni nette 3,00x3,00 m.

#### Sezioni tipo

Le corsie di accelerazione e diversione, in adiacenza al Passante, sono larghe 3,75 m, hanno una banchina in destra di 2,50 m, hanno la stessa pendenza trasversale e longitudinale del Passante. Una volta staccate dal Passante, queste corsie diventano rampe monodirezionali costituite da una corsia di marcia di 4,00 m, una banchina in destra e in sinistra di 1,00 metro.



Ove necessario la larghezza della banchina, o in destra o in sinistra, subisce un allargamento per il rispetto della visuale libera secondo la nuova normativa sulle intersezioni stradali. La larghezza della banchina si attesta in genere a m 2,05 tranne che per la rampa RWest (3,00 m). Il totale di rampe monodirezionali è di 2310 m di sviluppo.

Le rampe di ingresso/uscita terminano in due piazzali di esazione, dove la sezione trasversale delle rampe stesse si allarga fino a raggiungere la sezione trasversale massima dei piazzali pari a circa 56 m che si mantiene per uno sviluppo longitudinale di circa 60 metri. Al centro di quest'area sono ubicate le barriere di esazione il cui schema prevede 3 porte in ingresso e 5 in uscita.

La struttura della barriera di esazione riprende il modello architettonico già utilizzato per i caselli del Passante di Mestre (Spinea, Preganziol) ed è costituita da una pensilina di copertura delle isole di ingresso/uscita e da un fabbricato Servizi per il personale di stazione.

Il progetto prevede per la viabilità complementare prevista e di accesso al casello dalla rete viaria ordinaria, la realizzazione di una piattaforma stradale della sezione complessiva di m 10,50, conforme al tipo C del D.M. 5.11.2001 e composta da 2 corsie di larghezza da 3,75 m e da 2 banchine pavimentate da m 1,50. Su entrambi i lati sono poi previsti cigli erbosi aventi dimensione minima, compresa di raccordo con la scarpata, di 1,25 metri.

#### 2.2.2.1 Le Varianti progettuali

Sono state studiate quattro possibili soluzioni Alternative denominate Variante 1, 2, 3 e 4.

##### La Variante 1

Tale Variante prevede la realizzazione di un percorso alternativo per quanto attiene la sola viabilità complementare ad est del Passante, con un tracciato di lunghezza complessiva di circa 3765 m, che si differenzia da quello base per la localizzazione del punto di interconnessione con la S.R. 245 ancora più ad est (in comune di Venezia).

Con tale alternativa via Cà Nove viene attraversata con un cavalcavia, e l'intersezione con Via San Paolo viene risolta con la realizzazione di un sottopasso, mentre una rotonda collega il tracciato di progetto con la Via Astori. Il percorso attraversa il fiume Dese, mediante un ponte della lunghezza di m 35, e via Morosini, con un sottopasso, prima di collegarsi alla S.R. n° 245 mediante una rotonda con raggio esterno pari a m 25,00.

##### La Variante 2

La Variante 2 prevede una soluzione diversa per quanto riguarda la risoluzione dell'intersezione del tracciato di progetto con la Via Cà Nove, con l'ipotesi di realizzare una rotonda a raso con raggio esterno pari a m 25,00.

##### La Variante 3

Per la Variante 3 viene studiata nel SIA una soluzione architettonicamente più pregiata per la campata principale del viadotto di scavalco dell'asse autostradale del Passante, con la realizzazione di un ponte strallato ad antenna unica, interamente metallica con forma ad "A", con colonne di altezza pari a 20m, unite nella parte inferiore da un traverso che funge da appoggio intermedio per l'impalcato. Sono previsti 3 soli ordini di stralli disposti a ventaglio, equilibrati da altrettanti stralli paralleli.

Il viadotto complessivamente risulta essere composto da 13 campate di cui 12 di approccio (6 per il lato est e 6 per quelli ovest del Passante) e campata centrale strallata di luce 90 metri.

##### La Variante 4

Con tale Variante il Proponente ipotizza uno schema funzionale del Casello completamente differente da quello base.

La soluzione proposta si caratterizza infatti, rispetto a quella base, per una minor occupazione del territorio e per l'attraversamento dell'asse autostradale in corrispondenza del ponte mediante il quale il Passante stesso scavalca il fiume Dese. Nessuna modifica viene invece apportata alle

rampe di ingresso ed uscita dell'autostrada. La minor occupazione di territorio viene assicurata prevedendo la realizzazione della viabilità ordinaria di collegamento fra le due rotatorie all'interno dell'area compresa fra le rampe di svincolo ed i piazzali e non esternamente come previsto nella soluzione base.

La scelta della soluzione più compatta riduce in modo cospicuo l'occupazione di suolo, riducendo anche le interferenze con il corso del Dese e del reticolo idrico qui localizzato. Tale riduzione di occupazione si traduce, seppure con peso meno rilevante, anche in una riduzione dei disturbi sul sistema della rete eco-relazionale minore e all'interno degli ambiti intermedi.

### 2.2.3 Sistema di Raccolta e Gestione delle Acque di Piattaforma

#### Sistema di gestione delle Acque di Piattaforma

Il sistema di raccolta approntato per le due opere, calcolato per un tempo di ritorno di 25 anni, prevede uno schema separato per le acque provenienti dalla piattaforma stradale e quelle ruscellanti dalle scarpate distinguendo le prime dalle seconde:

- Acque di prima pioggia e Acque dalla piattaforma stradale - Il sistema di raccolta con caditoie, pozzetti e condotte è stato dimensionato per il drenaggio della superficie stradale e il convogliamento dell'acqua alle vasche di trattamento (sedimentazione, separazione degli oli leggeri, e una ulteriore sezione di filtrazione per i residui).
- Acque di seconda pioggia ed Acque di scarpata - Si prevede la realizzazione di un sistema di embrici per la raccolta delle acque collegato alla rete dei fossi di guardia di recapito.

Il sistema prevede inoltre:

- Il convogliamento, per la viabilità secondaria, tramite una rete di condotte, delle acque meteoriche ad un impianto di sollevamento e quindi alla rete di drenaggio superficiale;
- la realizzazione di bacini di laminazione al fine di rendere nullo l'impatto della nuova opera dal punto di vista dell'aumento del coefficiente di deflusso delle aree interessate.

In particolare per Martellago-Scorzè, si nota come le zone interessate dal casello e dalle relative rampe di collegamento, siano caratterizzate da criticità idrauliche già note per la morfologia dei luoghi e all'insufficienza della capacità di deflusso dei canali e, in alcune sezioni, del corso d'acqua principale, il fiume Dese. In particolare, alla confluenza del Desolino vecchio, in occasione di eventi di piena ed in corrispondenza del rialzo dei livelli idrici nel corso d'acqua principale si verificano sistematici rigurgiti nel piccolo tributario, con incremento dei tiranti e inevitabili esondazioni.

#### Area di Laminazione Argine destro del Dese Casello ovest

Le problematiche di natura idraulica dipendono anche dalla topografia dei terreni caratterizzati in generale da basse velocità di scorrimento e, in alcuni casi, dall'insufficienza della rete di bonifica, per cui si è ritenuto di utilizzare le aree intercluse fra i caselli autostradali e il tratto di collegamento fra le due rotatorie come aree di laminazione, ubicandovi degli invasi temporanei.

#### Area di Laminazione Argine sinistro del Dese Casello est

Per l'area in sinistra idrografica del fiume Dese, dell'estensione di 5050 mq, si prevede la rimozione di parte del terreno superficiale per l'abbassamento generale delle quote, con la finalità di raccogliere le acque di un esistente fosso proveniente da Nord e del Fosso Cà Nove eventualmente eccedenti la loro capacità di deflusso; l'attuale percorso del Fosso sarà mantenuto all'interno dell'area ed un attraversamento ne renderà sicura la continuità fino al recapito finale.

#### Smaltimento acque del Casello

Lo smaltimento delle acque di ciascun casello avverrà mediante tubazioni di diametro variabile poste lungo il perimetro esterno dei caselli, con caditoie larghe 1.5 m ad interasse di 10 m. L'acqua di prima pioggia drenata da tali tubazioni sarà convogliata agli impianti per il trattamento in continuo; una tubazione provvede a convogliare le acque trattate al più vicino fosso di guardia.

### 2.2.4 La Cantierizzazione - Tempi e Materiali necessari





Per Dolo-Pianiga il SIA evidenzia come l'esecuzione del Casello non presenti criticità significative in fase di costruzione dell'opera. Il progetto prevede, data la particolare forma dell'opera, due distinte aree di cantiere una a nord ed una a sud dell'autostrada A4, per la cui accessibilità ci si avvarrà della rete stradale ordinaria in due differenti punti, il primo lungo la Via Albarea ed il secondo in corrispondenza della SP 28;

Anche per Martellago-Scorzè il SIA evidenzia come l'esecuzione del Casello non presenti significative criticità in fase di costruzione, date le limitate interferenze con l'abitato. Il progetto prevede due settori di cantiere principali, il primo che riguarda la realizzazione del casello autostradale ed il secondo che interessa la viabilità di collegamento con la SR 245. L'accesso è previsto dalla rete stradale ordinaria attraverso la SR 245 da Mestre e dalla S.P. 39 Scorzè - Mogliano Veneto.

#### Durata dei lavori

Per la realizzazione del Casello di Dolo Pianiga, il progetto prevede una durata complessiva dei lavori pari a 26 mesi, compresa la costruzione della viabilità complementare.

Per la realizzazione del Casello di Martellago Scorzè, il progetto prevede una durata complessiva dei lavori pari a 24 mesi.

#### Materiali e risorse necessarie

La realizzazione del nuovo Casello di Martellago e Scorzè si sviluppa, a livello altimetrico, con un rilevato medio che può considerarsi piuttosto contenuto e, conseguentemente contenuti risultano essere pure i volumi di materiale da movimentare che vengono stimati in circa 150.000 mc, di cui 120.000 mc da reperirsi esternamente con disponibilità nel territorio della provincia di Treviso.

### 2.2.5 Analisi Costi-Benefici

#### 2.2.5.1 Casello di Dolo

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato valori positivi sia del *Valore Attuale Netto Economico* (VANE), pari a circa 7,5 ml €, che del *Tasso Interno di Rendimento Economico* (TIRE), al 8,46%; in particolare, il TIRE è superiore al *tasso di sconto sociale* della Commissione Europea del 5%.

L'analisi di sensibilità dello studio sulle variabili e parametri "critici" del modello, cioè quelli le cui variazioni influenzano maggiormente il TIRE e il VANE, è stata eseguita facendo variare i costi di investimento e le previsioni di traffico in varie combinazioni. Nel caso dell'analisi di Scenario i valori degli indici sono stati ricalcolati con valutazione puntuale e simultanea in un range tra il -20% e il +20%, e incrementi pari al  $\pm 20\%$ , delle variabili indicate, con i risultati indicati.

Variazioni del TIRE				Variazioni del VANE (EX1000)			
Variazione		Benefici diretti		Variazione		Benefici diretti	
Costi / Benefici		0%	-20%	Costi / Benefici		0%	-20%
Costi	-20%	11,32%	8,46%	Costi	-20%	11.392	8.583
	0%	8,46%			0%	7.502	
	+20%	6,45%	4,31%		+20%	3.663	-1.677

La Tabella (sintetica) riassume i dati più significativi dell'analisi, evidenzia che la situazione più critica, con il VANE negativo, è quella in cui tutte e quattro le variabili subiscono simultaneamente una variazione del 20%, positiva (aumento) nel caso dei costi e negativa (riduzione) nel caso di benefici, con un TIRE poco al disotto del valore CE e pari al 4,31%.

#### 2.2.5.2 Casello di Martellago-Scorzè

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato valori positivi sia del VANE (pari a circa 32,3 ml €) che del TIRE (al 11,6%); in particolare il TIRE è superiore al *tasso di sconto sociale* della Commissione Europea del 5%.

L'analisi di sensibilità dello studio sulle variabili e parametri "critici" del modello, cioè quelli le cui variazioni influenzano maggiormente il TIRE e il VANE, è stata eseguita facendo variare i costi di

MINISTERO  
 DELLA TUTELA D  
 DELL'AMBIENTE  
 11/5/07

investimento e le previsioni di traffico in varie combinazioni. Nel caso dell'analisi di Scenario i valori degli indici sono stati ricalcolati con valutazione puntuale e simultanea in un range tra il -20% e il +20%, e incrementi pari al  $\pm 20\%$ , delle variabili indicate, con i risultati indicati.

Variazioni del TIRE				Variazioni del VANE (€x1000)			
Variazione		Benefici diretti		Variazione		Benefici diretti	
Costi / Benefici		0%	-20%	Costi / Benefici		0%	-20%
Costi	-20%	14,96%	11,58%	Costi	-20%	40.384	33.124
	0%	11,58%			0%	32.345	
	+20%	9,23%	6,76%		+20%	24.307	9.799

La Tabella riassume i dati più significativi dell'analisi, evidenzia che la situazione più critica, per il VANE, è quella in cui tutte e quattro le variabili subiscono simultaneamente una variazione del 20%, positiva (aumento) nel caso dei costi e negativa (riduzione) nel caso di benefici, pur mantenendo ancora un TIRE del 6,76%.

### 3 Quadro di Riferimento Ambientale

#### 3.1 Generalità

##### 3.1.1 Componente "Atmosfera"

###### 3.1.1.1 Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento

Lo studio della componente è articolato in tre fasi:

1. studio dal punto di vista meteo-climatico;
2. individuazione di sorgenti inquinanti e stima attività emissiva;
3. calcolo dispersione a breve e medio raggio.

Si è constatata un'elevata densità di attività antropiche in un ambiente con caratteristiche di dispersione atmosferica non pronunciate (i principali inquinanti atmosferici sono CO, NOx, PTS, Benzene, SOx). Si sono stimate le emissioni da traffico, in due scenari, uno programmatico, che include il passante ma non il casello, l'altro progettuale, che include il casello.

A partire dai dati meteorologici analizzati e dalle emissioni stimate, sono state effettuate simulazioni modellistiche di dispersione. I livelli di concentrazione ottenuti non presentano, nel complesso, criticità soprattutto per quanto riguarda le ricadute sugli abitati principali, Martellago e Scorzè.

###### 3.1.1.2 Casello di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta

L'analisi è stata effettuata in maniera del tutto analoga alla località precedente, anche in questo caso si sono stimate le emissioni da traffico, in due scenari, uno programmatico, che include l'Autostrada A4 ma non il casello, l'altro progettuale, che include il casello. Il confronto tra i due scenari ha permesso di valutare l'impatto specifico del casello: si prevede una lieve diminuzione delle emissioni, attorno a -1% per l'NOx, praticamente trascurabile per il PM10 ed un po' più consistente per il benzene ed il CO;

A partire dai dati meteorologici analizzati e dalle emissioni stimate, sono state effettuate simulazioni modellistiche di dispersione. I livelli di concentrazione ottenuti non presentano, nel complesso, criticità.

##### 3.1.2 Componente "Ambiente idrico"

###### 3.1.2.1 Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento



Dall'esame della documentazione pervenuta emerge che la realizzazione del complesso di opere relative al Casello di Martellago-Scorzè e alla viabilità di collegamento, presentano alcune interferenze significative con la rete idraulica che fa capo al medio corso del fiume Dese. E ciò sia per quanto riguarda la soluzione indicata dal proponente, sia per quanto riguarda la cosiddetta Variante 4 per la quale la Commissione Tecnica di Valutazione ne ha richiesto la riconsiderazione anche con possibilità di riutilizzo delle scelte presenti nel PRG di Martellago.

Tali interferenze danno luogo ad alcune problematiche meritevoli di attenzione sia per gli aspetti relativi alla cosiddetta compatibilità idraulica delle opere, vale a dire sulla necessità di mitigare gli eventuali effetti indesiderati dovuti ai maggiori apporti verso le rete idrografica in conseguenza del prevedibile aumento del grado di impermeabilizzazione del suolo, sia per gli aspetti legati alla qualità delle acque superficiali in relazione al grado di tossicità delle sostanze generalmente presenti nelle acque intercettate dalla piattaforma stradale per le quali è previsto il loro convogliamento in alveo.

### Compatibilità Idraulica

Dall'esame della carta del rischio idraulico emerge che gran parte delle opere, sia quelle che fanno capo alla soluzione indicata dal Proponente, sia quelle suggerite dalla Commissione (variante 4), ricadono in zona classificata ad alto rischio di allagamento in base al PGBTR del 1992 (le aree dei due caselli e la rotatoria est). Ciò è associabile a tre condizioni:

- insufficienza dei franchi arginali del Dese rispetto ad eventi di piena anche con carattere di non eccezionalità (tempi di ritorno di 5-7 anni);
- presenza lungo il corso del Dese di antichi mulini ed altre opere di utilizzazione idraulica che di fatto determinano delle strozzature al passaggio della corrente fluviale con conseguente rigurgito e innalzamento a monte dei livelli idrometrici dello stesso Dese;
- effetto di rigurgito provocato, in condizione di piena, dagli elevati livelli idrometrici del Dese nei riguardi della rete dei fossi, degli scoli e dei canali di bonifica che si estendono in sinistra idraulica a nord del corso principale.

L'inserimento dei caselli, del manufatto di attraversamento del passante e della piattaforma stradale di collegamento con la viabilità esistente, determinano un aumento dell'impermeabilizzazione del suolo aggiuntivo rispetto a quello associato dall'inserimento del Passante. Tale effetto interessa proprio la zona soggetta a frequente allagamento ove peraltro i livelli di soggiacenza della falda vengono indicati molto prossimi al piano campagna e cioè intorno ad una profondità di 1-2 m. Ne deriva quindi un appesantimento della condizione di criticità idraulica dell'area circostante la zona di inserimento del casello.

### Qualità delle acque superficiali

È stata condotta una valutazione dello stato qualitativo delle acque del Dese in relazione ai dati sullo stato chimico-fisico ed ambientale prodotti dall'ARPAV tra il 2002 e il 2007. Dall'analisi degli indicatori considerati, e cioè IBE (Indice Biotico Esteso), SECA (Stato Ecologico del Corso d'Acqua) e SACA (Stato Ambientale del Corso d'Acqua), è emerso che la qualità delle acque del fiume Dese in corrispondenza della tratta interessata dalle opere del casello è da ritenersi scadente.

I dati rilevati a partire dal 2005, evidenziano che la situazione qualitativa delle acque non è peggiorata e che comunque rimane scadente sia nei riguardi dell'indice SECA, sia nei riguardi dell'indice IBE. La relazione considera comunque l'impatto sull'ambiente periferiale derivante dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura, e cioè il possibile sversamento in alveo di sostanze inquinanti (ed eventualmente anche tossiche) convogliate delle acque meteoriche incidenti il piano viario, rilevando che tutto ciò potrebbe comunque comportare nel tempo un progressivo degrado complessivo dell'ambiente periferiale.

La mitigazione di tale impatto è affidata, nella fase di esercizio, all'inserimento di opere di trattamento delle acque provenienti dalla piattaforma stradale prima del loro rilascio presso il recettore finale.

MINISTERO  
DELLA TUTELA  
Dell'Impag  
dell'Impag  
dell'Impag

### 3.1.2.2 Casello di Dolo – Pianiga - Riviera del Brenta

Dall'esame della documentazione pervenuta emerge che la realizzazione del complesso di opere relative al Casello di Dolo-Pianiga e alla viabilità di collegamento con la SP 28, presentano alcune interferenze con la rete idrografica che fa capo al cosiddetto Bacino Scolante della Laguna di Venezia, ed in particolare al sottobacino del Tergola-Serraglio la cui gestione è posta sotto le competenze del Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta.

Tali interferenze danno luogo ad alcune problematiche meritevoli di attenzione sia per gli aspetti relativi alla cosiddetta compatibilità idraulica delle opere - vale a dire sulla necessità di mitigare gli eventuali effetti indesiderati dovuti ai maggiori apporti verso le rete idrografica in conseguenza del prevedibile aumento del grado di impermeabilizzazione del suolo - sia per gli aspetti legati alla qualità delle acque superficiali in relazione al grado di tossicità delle sostanze generalmente presenti nelle acque intercettate dalla piattaforma stradale per le quali è previsto il loro convogliamento in alveo.

#### Compatibilità Idraulica

Dall'esame della carta del rischio idraulico emerge che la parte di territorio interessata dal sistema viario di progetto può essere soggetta a potenziali allagamenti. In particolare la zona a rischio idraulico su cui insisteranno le opere progettate si trova tra l'asse della A4 e, più a sud, lo scolo Tergolino. È infatti questa una zona classificata a medio rischio di esondazione dal PGBTR elaborato dal Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta.

L'inserimento delle pista di entrata/uscita dell'area di esazione e relative pertinenze della piattaforma stradale di collegamento con la SP28, determinano un aumento dell'impermeabilizzazione della zona in questione ove peraltro i livelli di soggiacenza della falda vengono indicati molto prossimi al piano campagna e cioè intorno ad una profondità di 1-2 m.

In relazione alla estensione della superficie interessata dall'intervento (9 ettari), il dimensionamento delle opere di mitigazione idraulica è stato condotto sulla base delle indicazioni contenute nella normativa regionale di riferimento (DGR n° 1841 del 19/06/07 relativa alla redazione di strumenti urbanistici che siano fonte di una variazione indotta dell'uso del suolo) nonché degli elementi idrologici contenuti nelle linee guida per la valutazione della compatibilità idraulica emanate dal Commissario Delegato per l'emergenza concernete gli eventi meteorologi del 27 settembre 2007.

Il dimensionamento dei due bacini di laminazione è stato condotto facendo riferimento a precipitazioni intense con tempo di ritorno di 50 anni.

#### Qualità delle acque superficiali

È stata condotta una valutazione dello stato qualitativo delle acque dello scolo Tergolino attraverso una campagna di indagini biologiche eseguite nel mese di giugno 2009. In particolare dall'analisi delle comunità macrobentoniche presenti nel fiume è stato valutato un valore dell'indice IBE in classe di qualità IV con un giudizio di ambiente molto alterato.

Tali valutazioni sarebbero confermate dai dati provenienti dalle stazioni della rete di monitoraggio ARPAV ubicate lungo i corpi idrici in prossimità dell'area di intervento. Tali dati evidenzerebbero che la classe di qualità dei corpi idrici che scorrono nei pressi dell'area in cui si prevede di realizzare il casello di Pianiga sulla A4, è variabile tra la III (ambiente alterato) e la IV (ambiente molto alterato) in funzione della portata e della stagione.



Il STA considera comunque l'impatto sull'ambiente periferiale derivante dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura, e cioè il possibile sversamento in alveo di sostanze inquinanti (ed eventualmente anche tossiche) convogliate delle acque meteoriche incidenti il piano viario, rilevando che tutto ciò potrebbe comunque comportare nel tempo un progressivo degrado complessivo dell'ambiente periferiale.

La mitigazione di tale impatto è affidata, nella fase di esercizio, all'inserimento di vasche di trattamento meccanico delle acque di prima pioggia provenienti dalla piattaforma che prevedono la fase di sedimentazione, di separazione di oli leggeri e di filtrazione di olii residui.

### 3.1.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

#### 3.1.3.1 Casello di Martellago-Scorzè e viabilità di collegamento

Il tracciato in progetto interessa i territori della Provincia di Venezia ed è situato "a cavallo della Media Pianura Veneta e della fascia prossima alle lagune costiere, individuabile come Bassa Pianura Veneta". In base alle caratteristiche granulometriche i depositi alluvionali presenti nell'area in esame sono suddivisi nelle unità geolitologiche in prevalenza composte di sabbie limose e limi sabbiosi alluvionali.

L'attuale assetto geomorfologico della Pianura Veneta è la risultante della azione morfogenica dovuta alla modellazione del territorio ad opera del Fiume Brenta, "il cui corso si è spostato progressivamente da W ad E". L'area interessata dal progetto è caratterizzata da "una debole pendenza e da quote comprese tra 11 m e 8 m s.m." e si trova all'interno del Bacino Scolante "ovvero la superficie che convoglia le acque di origine meteorica e dell'idrografia superficiale, stimata in circa 900 milioni/anno di m<sup>3</sup> d'acqua dolce, verso la laguna di Venezia". L'area interessata dal progetto è quindi caratterizzata da "una fitta rete di corsi d'acqua naturali ed artificiali" e in particolare l'arteria viaria in progetto lambisce per larghi tratti il fiume Dese "intersecandone il tracciato in più punti".

In funzione della granulometria presente nell'area in esame, le classi prevalenti sono quelle medio-bassa e bassa, mentre "il livello di soggiacenza della falda risulta molto prossimo al piano campagna, intorno ad una profondità di 1-2 m".

Nell'area in esame sono presenti alcuni dei pozzi censiti nell'ambito della "Indagine idrogeologica del territorio provinciale di Venezia", ma viene stimato inoltre che l'impatto sulla falda sarà esiguo e comunque assolutamente temporaneo".

Per quanto attiene al fabbisogno di materiali il Proponente stima che il volume complessivo necessario sia pari a circa 150.000 mc, di cui circa 30.000 mc possano essere forniti, dopo opportuno trattamento dallo scavo per la realizzazione del sottopasso di via Morosini.

L'area interessata dall'intervento ricade "nella fascia che comprende un'accelerazione massima al suolo ag compresa tra 0.111-0.125 g, cui corrisponde una classificazione in zona 3".

#### 3.1.3.2 Casello di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta

Il nuovo casello di Pianiga interessa anch'esso i territori della Provincia di Venezia, in particolare si inserisce nel territorio dei Comuni di Dolo e di Pianiga, e si trova a cavallo della Media Pianura Veneta e della Bassa Pianura Veneta, in un'area sostanzialmente pianeggiante con quote variabili tra 5 e 6 m s.l.m., con una lieve declinazione da NW a SE seguendo l'andamento generale della Pianura Veneta.

L'area in esame è caratterizzata dalla presenza di "un potente materasso di depositi sedimentari sciolti di epoca quaternaria", accumulati prevalentemente in ambiente marino e lagunare. I depositi più superficiali, invece, si sono depositi in ambiente fluviale a causa delle "frequenti e ripetute"

ESPOSIZIONE  
N. 111111111  
COMUNES  
del 15/10/1985

*divagazioni fluviali ad opera dei corsi d'acqua maggiori" che hanno dato luogo ad una "notevole eterogeneità delle deposizioni che assumono il tipico assetto a lenti con frequenti alternanze stratigrafiche". Il corso d'acqua che ha contribuito maggiormente alla modellazione del territorio è stato il Brenta, il cui corso si è spostato progressivamente da W a E e sul terreno lasciato libero dal Brenta si è sovrapposto il Bacchiglione che con un sistema minore di meandri ha parzialmente obliterato e mimetizzato la morfologia legata al Brenta. Gli antichi percorsi fluviali, i paleoalvei, sono tra le forme più caratteristiche presenti nella pianura veneta e rivestono particolare importanza dal punto di vista idrogeologico, costituendo le direttrici preferenziali di deflusso idrico sotterraneo data la loro costituzione in materiali a permeabilità medio-elevata.*

Dal punto di vista idrogeologico la Pianura Veneta è caratterizzata da un sistema multifalda di acquiferi che origina nell'Alta Pianura Veneta dove è presente uno spesso materasso di depositi ghiaiosi nei quali si infiltrano elevati volumi di acque meteoriche e fluviali. Nella fascia pedemontana la falda è molto profonda e di tipo freatico, ma diviene sempre più superficiale scendendo nella pianura. A valle della fascia delle risorgive la falda si differenzia alimentando falde distinte e dando luogo ad un complesso sistema multifalda. L'acquifero superficiale è situato mediamente "ad una profondità di -1 ÷ -2 m dal piano campagna con oscillazioni stagionali dell'ordine di ± 0,5 m".

*"La permeabilità dei terreni è fortemente condizionata dalla conformazione a lenti del terreno, si passa quindi da livelli sabbiosi discretamente permeabili ( $k=10^{-10} \pm 10^{-10}$  m/s) a livelli argillosi impermeabili. Generalmente, a causa della genesi deposizionale, si riscontra una notevole discrepanza tra la permeabilità orizzontale e quella verticale".*

L'area in esame rientra in zona sismica 4 a bassa sismicità.

Lo studio dell'uso del suolo indica che *"le caratteristiche territoriali sono decisamente omogenee, e si basano su un tessuto agricolo coltivato a seminativo, su alcuni appezzamenti a colture legnose e pochi elementi arborei. Le criticità sono rappresentate dalle colture biologiche presenti nella porzione centrale dell'area a sud della A4".*

### 3.1.4 Componente "Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi"

#### 3.1.4.1 Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento

Lo studio analizza la componente faunistica in riferimento agli habitat presenti e in particolare:

- prati stabili ed avvicendati;
- coltivazioni arboree;
- colture erbacee;
- boschi, siepi ed aree marginali a vegetazione spontanea.

Viene inserito all'interno dell'allegato l'elenco di specie principali rilevate o stimate nell'ambito di indagine e individuati i principali fattori di criticità di alcune azioni che interferiscono con la presenza della fauna tra cui :

- taglio della vegetazione per l'insediamento del cantiere;
- scavi di sbancamento e realizzazione di rilevati;
- realizzazione delle opere esterne;
- operazioni di manutenzione

È stata effettuata l'analisi degli ecosistemi attraverso una *"caratterizzazione qualitativa della struttura ecosistemica ed all'individuazione delle aree protette e di quelle caratterizzate da una particolare e caratteristica diversità ecologica"*, con l'individuazione delle unità ecosistemiche sotto elencate :

- aree urbanizzate e cantieri;
- aree verdi urbane;



- aree coltivate aperte;
- boschi, siepi ed aree marginali a vegetazione spontanea;
- colture legnose permanenti;

Il tracciato, non interessa aree naturali, e non interferisce direttamente con aree SIC.

### 3.1.5 Componente "Salute pubblica"

#### 3.1.5.1 Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento

La stima del volume di traffico del casello di Martellago Scorzè è di circa 22.000 veicoli equivalenti al giorno, la qualità dell'aria è modellata su un dominio di 5 x 3 Km, utilizzando un modello non euleriano a griglia FARM. Il prodotto della modellizzazione è presentato in mappe isopleth dei livelli di concentrazione degli inquinanti NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> e C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>. Riguardo CO, SO<sub>2</sub> i risultati delle simulazioni sono riportati solo nella componente atmosfera non essendo significative le concentrazioni riscontrate.

I risultati esposti nella tabella riassuntiva precisano gli elementi chiave per valutare e pervenire gli effetti legati al traffico autostradale (identificazione del pericolo, valutazione dell'esposizione, valutazione degli effetti sulla salute, livello soglia per azioni di mitigazione, mitigazione, comunicazione trasparente). Secondo tale approccio per valutare il progetto di una strada è essenziale conoscere:

- il volume del traffico in base al quale è possibile calcolare la distanza al di sotto della quale bisogna evitare l'insediamento di siti residenziali per popolazioni sensibili
- le concentrazioni di PM<sub>2,5</sub> che forniscono indicazioni sulla necessità di misure di mitigazione.

Per il volume di traffico previsto per i due caselli la distanza entro la quale evitare gli insediamenti di strutture che comportino la presenza continuativa di bambini o anziani, è di 50 metri

Le concentrazioni di PM<sub>2,5</sub> stimate dal modello attribuibili al traffico autostradale sono di 0,5 µg/m<sup>3</sup>.

Nello studio è riportata, successivamente, una breve sintesi degli studi epidemiologici effettuati sull'associazione tra problemi respiratori nei bambini e residenza in prossimità di strade ad elevato traffico, sottolineando il fatto che non tutta la popolazione è sensibile allo stesso modo agli inquinanti atmosferici, ma che essendovi sottogruppi (bambini, anziani, etc) più suscettibili di altri, è opportuno evitare usi del territorio dove è più probabile che tali soggetti passino del tempo (scuole, ospedali, ospizi, parchi giochi).

Infine riporta i risultati di alcuni studi che hanno utilizzato la distanza come misura dell'esposizione all'inquinamento atmosferico. Da tali studi si evince che vi è un beneficio sostanziale per distanze superiori ai 500 metri, sono inoltre valutate l'esposizione e gli effetti sulla salute, elencando le tappe per valutare l'aumento dell'esposizione:

**Prima tappa:** identificazione del pericolo. Vi è un potenziale pericolo se il volume di traffico supera i seguenti valori soglia (con le tabelle di conversione veicoli pesanti/veicoli leggeri):

- 100.000 veicoli/giorno entro un raggio di 150 metri;
- 50.000 veicoli/giorno entro un buffer di 100 metri
- 10.000 veicoli/giorno entro un raggio di 50 metri

**Seconda tappa:** Stima dell'esposizione (valutazione dell'esposizione tramite il modello CAL3QHCR)

**Terza tappa:** valutazione del livello soglia per la mitigazione. Il valore soglia per attivare la mitigazione è di 0,2 µg/m<sup>3</sup> di PM<sub>2,5</sub> da veicoli autostradali entro un Buffer di 150 metri. Una variazione

MINISTERO  
DELLA TUTTA  
COSTITUZIONE  
DELL'IN

di 0, 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  di  $\text{PM}_{2,5}$  determinerebbe effetti significativi sulla salute.

**Quarta tappa:** analisi degli effetti sulla salute. Se l'esposizione delle fonti di traffico è inferiore al valore soglia di 0, 2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  di  $\text{PM}_{2,5}$  questa tappa non è necessaria.

Lo scenario progettuale (con il casello) disegna un quadro emissivo lievemente peggiore dello scenario programmatico (senza casello). Il contributo del nuovo casello è ritenuto modesto.

### 3.1.5.2 Casello di Dolo – Pianiga - Riviera del Brenta

La stima del volume di traffico del casello di Pianiga è di circa 10.000 veicoli equivalenti al giorno, la qualità dell'aria è modellata su un dominio di 4 x 2 Km, utilizzando un modello non euleriano a griglia FARM. La descrizione metodologica e le considerazioni riportate sono eguali a quelle indicate per il casello di Martellago, comprese le tappe per valutare l'aumento dell'esposizione e le misure di mitigazione.

Lo scenario programmatico (senza il casello) disegna un quadro emissivo peggiore dello scenario progettuale (con il casello). Questo vale soprattutto per gli inquinanti  $\text{PM}_{10}$  (90.4 percentile),  $\text{NO}_x$  (media annuale e 99,8 percentile),  $\text{PM}_{2,5}$  (media annuale)  $\text{C}_6\text{H}_6$  (media annuale) con lievissimi incrementi per le specie di  $\text{PM}_{10}$  (media annuale).

### 3.1.6 Componente "Rumore e vibrazioni"

#### 3.1.6.1 Casello di Martellago-Scorzè e Viabilità di Collegamento

Sono state effettuate due campagne di misura per la caratterizzazione acustica del Passante:

- un rilievo acustico settimanale, dal 15/4/2009 al 22/4/2009, più misure da 10 minuti (tecnica di campionamento);
- un rilievo acustico settimanale, dal 21/5/2009 al 28/5/2009.

Sono stati individuati 18 ricettori (edifici di civile abitazione che ricadono nella fascia di pertinenza della nuova infrastruttura) riportati nella "Carta dei ricettori acustici", per ognuno dei quali è stata realizzata una scheda sintetica di analisi (Report dei ricettori acustici). Contestualmente alle misure suddette sono stati rilevati i dati di traffico.

Dopo la modellazione ed elaborazione dei dati rilevati, il confronto tra lo stato di fatto e lo scenario di progetto, con i valori di rumorosità calcolati presso i ricettori, sono state individuate le misure di mitigazione da adottare del tipo di:

- asfalto fonoassorbente per tutti i ricettori individuati;
- barriere per i ricettori

#### Vibrazioni

Lo studio ha stimato sostanzialmente trascurabile l'impatto delle vibrazioni, generate dal nuovo asse stradale, sulle infrastrutture limitrofe allo svincolo autostradale, in quanto i valori ottenuti sono inferiori ai limiti corrispondenti alla soglia di percezione, escludendo che, nella fase di cantiere, si abbiano possibilità che le vibrazioni prodotte dalle attività svolte durante detta fase possano arrecare disturbo o danno agli edifici e alle infrastrutture presenti nelle vicinanze dei cantieri (salvo valutazioni successive attraverso misurazioni effettuate sul campo).

#### 3.1.6.2 Casello di Dolo – Pianiga - Riviera del Brenta

L'indagine acustica eseguita per i ricettori sensibili è stata estesa ad un corridoio avente per larghezza il doppio dell'ampiezza della fascia di pertinenza, con l'effettuazione di una campagna di rilievi fonometrici per la valutazione del clima acustico ante operam (giugno 2009) di:



- n. 1 misura del rumore in continuo (una settimana);
- n. 8 misure (4 postazioni) del rumore con tecnica di campionamento (durata 10 m - diurne/notturne).

La metodologia adottata dallo studio per la valutazione della rumorosità dello stato di fatto e dello stato di progetto, è quella dell'utilizzo di un software di simulazione denominato MITHRA, tarato con la campagna di misura effettuata.

Attraverso il confronto tra i livelli di rumore previsti ed i valori limite di immissione, sono stati determinati gli obiettivi di mitigazione acustica, sui quali dimensionare gli eventuali interventi di mitigazione, interventi per i quali si è cercato di evitare l'intervento sui ricettori favorendo la realizzazione di mitigazioni sulla sorgente (asfalto fonoassorbente) e lungo la via di propagazione (barriere), descrivendone le principali caratteristiche fonoassorbenti (compresi gli eventuali interventi di mitigazione passivi: serramenti fono isolanti).

Gli interventi sulla sorgente non sono stati previsti negli svincoli in considerazione della limitata velocità delle autovetture (inferiore ai 50 Km/h), mentre è prevista l'installazione di barriere di altezza 4-5 metri sul lato nord (corsia di decelerazione) e 5 metri di altezza sul lato sud (corsia di accelerazione) degli svincoli.

Risultano invece necessari, per il Proponente, interventi diretti sui ricettori R202, R203, R205, R206, R207 e R208, affinché i valori acustici rientrino entro i limiti di legge.

### Vibrazioni

L'impatto stimato delle vibrazioni, generate dal nuovo asse stradale, sui veicoli su strada, è tale da mostrare che i risultati ottenuti portano ad un impatto trascurabile dell'opera sulle infrastrutture limitrofe allo svincolo autostradale, con valori ottenuti inferiori ai limiti corrispondenti alla soglia di percezione.

### 3.1.7 Componente "Paesaggio"

#### 3.1.7.1 Casello di Martellago-Scorzè e viabilità di collegamento

All'interno dell'analisi della componente paesaggio vengono esaminate separatamente:

- L'inquadramento storico
- La ricerca storico-archeologica
- Le trasformazioni territoriali (con la presentazione delle cartografie storiche)
- La lista degli edifici storici-testimoniali
- Il sistema paesaggistico con

L'inquadramento storico del territorio di Martellago e di quello di Scorzè viene approfondito nell'esame dell'area vasta con l'analisi dei dati testimoniali riguardanti il territorio in epoca pre/protostorica e in epoca romana. Il territorio viene analizzato "come un continuum di segni, tracce ed elementi che la natura e l'uomo hanno lasciato negli anni e che per essere analizzati devono essere contestualizzati nel tempo". Le cartografie storiche utilizzate per la lettura del paesaggio, sono state omogeneizzate per essere confrontabili.

L'ambito di riferimento territoriale è considerato in relazione all'ubicazione degli immobili storici e ai rapporti visuali e funzionali di essi con il progetto, con l'analisi dei dati relativi a: la Barchessa di Villa Astori; Villa Fapanni; Villa Lugato; Villa Priuli detta "Cà della Nave"; Villa Morosini del Patriarca; Cà Bernardo; Mulino Pavanetto; Mulino Vidali; Mulino Orso Bianco.

La lettura del sistema paesaggistico viene articolata in:

- interpretazione e lettura del paesaggio;

- individuazione delle componenti paesaggistiche sensibili;
- localizzazione e valutazione delle interferenze;
- indirizzi per la mitigazione/compensazione.

All'interno della lettura geografica, l'unità ambientale di riferimento che comprende l'area degli interventi corrisponde ad un corridoio delimitato dal fiume Zero a Nord e fiume Marzenego a Sud e ha come dorsale centrale il fiume Dese e i corsi della fascia delle risorgive, che appartengono idrograficamente al sistema del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia. La figura territoriale è caratterizzata da una serie di corridoi verso la laguna, delimitati dai corsi dei fiumi e da fasce concentriche relative al sistema metropolitano di Mestre. Il tracciato del Passante si inserisce come nuova linea di margine dell'area.

All'interno del territorio si riconosce l'esistenza di diverse idee e immagini di paesaggio profondamente legate ai luoghi, e le dinamiche di trasformazione evidenziano come la metropoli cresca per contiguità sia attorno ai poli, come Scorzè, sia lungo le direttrici con tendenza alla saldatura dei piccoli centri e la perdita degli spazi liberi o il rafforzamento dei poli intermedi verso Padova e Trieste.

L'area si presenta pianeggiante, con presenza di prati e aree a seminativo, a campo chiuso. Tale armatura paesaggistica è caratterizzata da elementi lineari (filari, siepi, ecotoni) di modeste misure. L'asse del tracciato del passante costituisce un margine tra la zona ad Ovest con prevalenza di campi chiusi e aree a prato, e la zona ad Est con sistemazioni più aperte a seminativo. Tra le componenti lineari di rilievo si evidenzia il sistema del Dese e la viabilità principale della via Moglianese e Castellana e altre linee trasversali.

Il reticolo idrografico ha come asse principale il Dese, corridoio ecologico e asse di connessione funzionale e ricreativo. Attraversa l'area anche il rio Desolino e una rete di scoli, fossi e scoline che costituiscono veicoli per il drenaggio delle colture e dei prati presenti, parte integrante della tipologia di paesaggio rilevato.

Tra gli elementi di pregio tutelati nell'area si evidenzia: il corso del Dese, edifici e complessi di pregio architettonico quali i centri storici di Martellago e Cappella di Scorzè, un percorso ciclo-pedonale in realizzazione lungo gli argini del Dese.

La lettura percettiva ante operam effettuata evidenzia la necessità di salvaguardare alcune direttrici visuali, sui campi chiusi da Sud, dall'area di intervento, dalla strada provinciale e dalle strade poderali. L'introduzione dell'opera produce: maggiore frammentazione del territorio ad Ovest del Passante; l'interruzione della continuità paesaggistica del Dese; l'introduzione di un nuovo riferimento visivo (viadotto sul Passante).

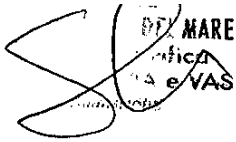
I temi sensibili nell'area riguardano: il corso del Dese; il percorso ciclo-pedonale; la connettività e la connessione paesaggistica tra i due lati del Passante e del Dese.

Vengono proposti uno schema di mitigazione e compensazione in corrispondenza dell'intersezione fiume/infrastruttura, che dovrebbe favorire la nascita di un nodo areale di ricucitura, con aree verdi e macchie boscate. Vengono inoltre inseriti elementi lineari di mitigazione lungo le direttrici di smistamento del traffico veicolare, con piantagioni miste di medi e grandi alberi, che realizzano uno schermo visivo, una barriera antirumore e anti-inquinamento atmosferico. Le opere di mitigazione prevedono anche il mantenimento e la valorizzazione degli elementi lineari per il collegamento con il sistema naturalistico e rurale circostante.

### 3.1.7.2 Casello di Dolo – Pianiga - Riviera del Brenta

La struttura del SIA ricalca lo schema proposto per il Casello di Martellago e cioè:

- L'inquadramento storico



- La ricerca storico-archeologica
- Le trasformazioni territoriali (con la presentazione delle cartografie storiche)
- La lista degli edifici storici-testimoniali
- La lettura del sistema paesaggistico

L'insieme dei dati indica come elemento archeologico rilevante la presenza della centuriazione romana di Padova N-E leggibile negli impianti stradali odierni. Le indagini archeologiche confermano una occupazione diffusa in epoca romana, per cui tutta l'area presenta un rischio archeologico diffuso con possibilità di ritrovamenti di tracce di canalizzazioni, viabilità secondaria e insediamenti rustici e/o abitativi.

L'analisi delle trasformazioni territoriali ha accertato che negli ultimi 50 anni il territorio interessato dal progetto ha mantenuto un carattere agricolo, con suddivisione in appezzamenti irregolari in evoluzione verso la monocultura, e con maggiore pressione insediativa nella parte orientale.

La ricognizione sugli edifici storico-testimoniali, effettuata sul Catalogo e Atlante dell'Istituto Regionale delle Ville Venete insieme ad una analisi degli strumenti urbanistici vigenti, individua per ogni bene il tipo di vincolo, la sua estensione, la tipologia e la datazione. Il Proponente riporta dati riguardanti Villa Albarea e Villa Dondi dall'Orologio.

La lettura del sistema paesaggistico esamina la bassa pianura alluvionale del Brenta, delimitata a Nord dal sistema pedemontano veneto e a sud dalla fascia di gronda lagunare compresa tra il Piave e il Brenta. L'area di progetto è delimitata dal fiume Muson de Sassi e dal fiume Naviglio Brenta, avente come dorsale il fiume Tergola.

I contesti paesaggistici di riferimento sono l'ambito dell'Agro Centuriato e del Corridoio del Brenta. All'interno dell'Agro il paesaggio è di tipo agricolo con buona permanenza dei caratteri ambientali e delle sistemazioni agricole storiche (cavino o campi chiusi). A Sud della centuriazione la morfologia del territorio è caratterizzata dalla presenza dei corsi d'acqua con andamento parallelo al Brenta, che delimitano un sistema agricolo lineare di particolare interesse. Fra la Centuriazione e la Riviera del Brenta si sono concentrate le grandi infrastrutture che mettono in relazione i poli metropolitani e lungo le quali si sono localizzati insediamenti industriali, commerciali e specialistici. In questo territorio alcuni "pezzi" di aree agricole vengono isolati e paesaggisticamente frammentati.

In questo mosaico acquistano grande rilevanza i corsi d'acqua tra cui il sistema del Naviglio Brenta. La Riviera del Brenta è la denominazione di tale corridoio che inizia a Strà e sfocia nella laguna di Venezia, area caratterizzata dalla presenza di numerose ville patrizie del XVI e XVIII sec. A Nord i centri abitati formano un tessuto urbano continuo e la linea del canale Serraglio costituisce la linea superiore del sistema insediativo, linea funzionale e paesaggistica, grazie all'esistenza di un percorso ciclopedonale che ne segue il tracciato.

La scena d'ambito dove è prevista la realizzazione dell'intervento è il territorio tra la centuriazione e lo scolo Serraglio, tagliata dallo scolo Tergolino e caratterizzata dal nucleo urbano di Arino.

I segni odierni sono quelli del paesaggio metropolitano. Il corridoio in oggetto era uno spazio agricolo di passaggio attraversato dalla strada Albarea lungo la quale si ritrovano edifici di grande rilievo, oggi tagliata dalle infrastrutture. Le dinamiche in atto portano ad un paesaggio frammentato, dove gli elementi di continuità quali i canali, i corridoi agricoli, le strade storiche, acquistano valore. Il paesaggio risultante nell'area è quello della sovrapposizione che non cancella il carattere e la riconoscibilità dei luoghi. La villa Rizzi Albarea è localizzata in corrispondenza dell'area di intervento.

Nella lettura fisico-morfologica la scena studiata presenta una fascia di territorio agricolo delimitato a Nord e Sud dai sistemi insediativi storici (Centuriazioni e Riviera del Brenta) in cui si inseriscono le componenti lineari della ferrovia, della autostrada, della via Albarea, dei canali, la bretella

MINISTERO  
TUTELA DEL  
Ambiente  
Commissione  
Territorio  
e Mare

autostradale di collegamento alla SR 11 ha da poco aggiunto la formazione di ulteriori spazi interclusi, lasciando a Sud un bacino di maggior respiro con una matrice agricola integra. Per quel che riguarda la matrice ecologica, le aree agricole (di forma rettangolare, con orientamento N/S e vegetazione interpodereale) a ridosso dei corsi d'acqua presentano una buona integrità ambientale, rivestono un ruolo di fasce tampone dei corridoi ecologici, presentando componenti vegetazionali tipiche dell'area. Per quel che riguarda l'assetto fondiario, la coltivazione prevalente è il seminativo, sono presenti due aziende con impianti arborei, di cui una biologica.

Nell'area del casello emergono alcuni temi da affrontare quali: la mitigazione dell'impatto sul corridoio ecologico dello Scolo Tergolino e sulla discontinuità delle aree agricole con il rinforzo della vegetazione; la compensazione delle aree boscate; la creazione di barriere verdi per mascherare l'opera in presenza di quadri paesaggistici di pregio; l'integrazione paesaggistica delle nuove opere. L'inserimento paesaggistico del progetto viene quindi affrontato nella parte che descrive le mitigazioni ambientali e paesistiche.

#### 4 Ripubblicazione Progetto - Martellago-Scorzè

In seguito alla decisione del Proponente di adottare una delle alternative progettuali presentate per il casello di Martellago Scorzè, il progetto è stato ripubblicato in data 21/01/2011.

##### 4.1 Quadri Programmatico-Progettuale

###### 4.1.1 Analisi della proposta progettuale

In seguito alla Richiesta di integrazioni ricevute dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. 632 del 19.02.2010, il Proponente ha provveduto a presentare uno studio progettuale dotato di tutte le documentazioni di Progetto preliminare corredato di apposito SIA, per ambedue le soluzioni di Alternativa progettuale sia relativa al Casello di Dolo-Pianiga (Variante 2), che al Casello di Martellago-Scorzè (Variante 4), così come richiesto.

Successivamente, nel corso della procedura, il Proponente provvedeva alla Ripubblicazione del SIA, in risposta alla nota ricevuta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con protocollo CTVA-2010-001966 del 21/06/2010, che tiene conto della richiesta di individuare la "opportunità, per il collegamento dell'abitato di Martellago, di una soluzione basata sull'ipotesi di "circonvallazione di minima interferenza con l'ambito urbano dell'abitato"; da tale richiesta nasce la configurazione definitiva del tracciato proposto ed analizzato.

La soluzione più contenuta che risponda alle esigenze citate, è stata individuata nel cosiddetto schema a "diamante rovesciato" che si sviluppa ortogonalmente all'asse del Passante come per la soluzione base, ma che propone uno schema di attraversamento in viadotto rovesciato rispetto all'asta del fiume Dese, a Sud dello stesso verso Scorzè ed a Nord verso Martellago. Tale assetto prevede il raggruppamento delle piste e dei caselli in un unico fascio funzionale, a cavallo del Passante e del Dese, dove lo scavalco dell'autostrada avviene in corrispondenza dell'intersezione di quest'ultima con il Dese stesso.

Tale soluzione, inizialmente prevista a quattro corsie per il sovrappasso del Passante, è stata poi semplificata e ulteriormente compattata in uno schema con lo scavalco a corsia unica per senso di marcia e due rotonde alle estremità dei piazzali di esazione per lo smistamento dei flussi di attraversamento e in entrata/uscita dal casello.

La realizzazione delle corsie di accelerazione e decelerazione interferisce con le opere esistenti del Passante, per cui si rendono necessari i seguenti interventi:

- la rampa di accelerazione in direzione Milano interessa la trincea della galleria Castellana e l'allargamento della piattaforma dovuta alla corsia specializzata, e richiede la demolizione e il

- rifacimento di 130 m di muro di trincea e l'allargamento della relativa platea di fondo.
- la corsia di accelerazione in direzione Milano comporta l'eliminazione senza possibilità di spostamento o ripristino della piazzola di sosta attualmente presente;
- la corsia di accelerazione in direzione Trieste comporta l'eliminazione di due piazzole di sosta con la possibilità di reinserimento solo di quella più vicina al ponte esistente sul Fiume Dese con una lieve traslazione verso sud del rilevato stradale esistente;
- il Passante è interessato, oltre che dalle rampe di nuova realizzazione, anche dall'adeguamento del sottopasso agricolo già realizzato che ripristina la viabilità campestre locale, mediante un intervento di prolungamento della copertura del manufatto scatolare esistente.

Una volta staccate dal Passante, le citate corsie diventano rampe monodirezionali con sezione pari a quella del progetto base (1.00+4.00+1.00), con una pendenza trasversale minima di 2.5% e massima in curva del 7%, e pendenza longitudinale massima del 1.4% in corrispondenza della rampa di uscita in direzione Milano. Ove necessario la larghezza della banchina, sempre internamente alla curva, subisce gli opportuni allargamenti per il rispetto della visuale libera secondo quanto previsto dalla vigente normativa sulle intersezioni stradali D.M. 19/04/2006.

Dalla rotonda casello ovest di smistamento è prevista una viabilità di collegamento tipo C1 con la SR 245 a ovest del Passante, complessivamente lunga 1010 m. Tale viabilità si sviluppa inizialmente in direzione est-ovest per una lunghezza pari a 585, fino a raggiungere un'ulteriore rotonda di collegamento con la futura variante alla SR 515. Dal punto di vista altimetrico il tratto di strada si sviluppa in rilevato con altezza media sopra il piano campagna pari a 2 m ca. L'interferenza con una strada comunale esistente viene risolta previa realizzazione di un sottopasso.

Il collegamento con la Viabilità ad Est del casello ha una lunghezza complessiva di 3200 m e si può suddividere in due tratti: il primo compreso tra la rotonda est del casello di smistamento e una rotonda intermedia ubicata in prossimità di Via Ponte Nuovo a nord del centro abitato di Martellago, con sviluppo prevalentemente in direzione nord ovest - sud est, di lunghezza pari a 1950 m, e il secondo tra la rotonda suddetta e l'intersezione, sempre a rotonda, con la Castellana, con direzione nord-sud e sviluppo complessivo di 1250 m. L'andamento della nuova strada si sviluppa in fregio al percorso del fiume Dese in allineamento al percorso della nuova SR Castellana come inserita nel PRG del comune di Martellago.

Le intersezioni con la viabilità locale già individuata nel progetto base, verranno così risolte:

- Interferenza con Via Ca' Nove: leggero abbassamento (in trincea) per la nuova infrastruttura e l'innalzamento di via Ca' Nove 6.14 m rispetto all'attuale a scavalcare in sovrappasso.
- Interferenza con il Canale Pioveva di Cappella: sovrappasso con un ponte di luce pari a 26m
- Interferenza con via San Paolo: abbassamento del piano stradale di via San Paolo di circa 5m realizzando di fatto un sottopasso.
- Rotatoria progressiva 1+950 per un possibile collegamento con via Ponte Nuovo.
- Intersezione con Via Astori: leggero abbassamento della stessa di 1m, e sovrappasso.
- Fiume Dese: superato in sovrappasso con successiva trincea e galleria che sottopassa via Morosini e il collettore Bazzera.

Al termine della trincea, la nuova strada continua in leggero rilevato fino alla rotonda finale che si innesta sul tracciato attuale della S.R. 245 "Castellana" a sud est. Quest'ultima rotonda ha un diametro esterno dell'anello circolatorio pari a 36 m, una larghezza di 6 m e due banchine da 1.50 m. La pendenza trasversale della piattaforma è del 2% rivolta verso l'esterno dell'anello e un profilo longitudinale orizzontale in rilevato ad un'altezza media, dal piano campagna, pari a circa 20 cm in congruenza con l'attuale quota della strada regionale esistente.

#### 4.1.2 Analisi del Traffico

Sono state riaffermate le principali evidenze emerse nel corso dell'analisi trasportistica condotta circa le componenti di traffico veicolare indotte dall'entrata in esercizio del casello autostradale

lungo il Passante Autostradale di Mestre, denominato "casello di Martellago – Scorzè".

I dati di traffico di riferimento sono stati rilevati nel periodo temporale 2001-2008. L'elaborazione dei dati è stata condotta con l'analisi di 5 distinti scenari di studio così classificati:

Scenario	Anni	Dettaglio dello Scenario
Scenario BASE	2011	Rete attuale con Passante (Riferimento);
Scenario 0	2011 e 2020	Passante senza il casello di Martellago ma con la variante alla SR 515 completa e le opere complementari di fascia A
Scenario 1	2011 e 2020	Scenario di riferimento più il casello di Martellago e variante alla SR 515 completa
Scenario 1A	2011	Scenario di riferimento più il casello di Martellago e solo con il primo stralcio della variante alla SR 515
Scenario 1B	2011	Scenario di riferimento più il casello di Martellago e solo con il primo stralcio e secondo stralcio della variante alla SR 515.

Dalle simulazioni emerge l'apporto del casello di Martellago in termini di incremento di traffico sul Passante, in particolar modo sulla tratta Preganziol-Martellago (+16%). Tale incremento è motivato dal trasferimento sul Passante di mobilità che prima dell'apertura del casello di Martellago fruiva dell'itinerario Preganziol - Mogliano Veneto – Scorzè, percorrendo la viabilità ordinaria. Questo porta ad una riduzione di traffico lungo la viabilità ordinaria variabile tra il 5% della SR245 ed oltre il 35% lungo la SP39. Invece la realizzazione del by-pass di Martellago induce una riduzione del traffico nel tratto di attraversamento del centro urbano di Martellago. Tale riduzione è stimabile in circa -20/25% del traffico che attualmente impegna l'asse urbano della SR245.

Inoltre, l'effetto indotto dall'incremento di traffico sul Passante si riflette anche sulla viabilità di adduzione ad esso connessa, ed in particolare si osserva un sensibile incremento di traffico lungo la variante alla SR 515 (+ 35%) rispetto allo scenario senza casello (scenario 0).

#### 4.1.3 Analisi Costi Benefici

L'Analisi Costi-Benefici ha evidenziato valori positivi sia del VANE, Valore Attuale Netto Economico (pari a circa 32,3 ml €) che del TIRE Tasso Interno di Rendimento Economico (al 11,6%), in particolare il TIRE è superiore al tasso di sconto sociale della Commissione Europea del 5%.

I risultati ottenuti non variano da quelli già esposti nella soluzione base, così come variano i risultati emergenti dall'analisi di sensitività che conferma, come per la soluzione base, la redditività dell'investimento anche nelle ipotesi più pessimistiche (+20% costi, -20% benefici).

### 4.2 Quadro di Riferimento Ambientale

#### 4.2.1 Componente "Atmosfera"

L'obiettivo di stimare l'impatto al suolo degli inquinanti emessi in atmosfera in relazione alla realizzazione del casello di Martellago e le sue strade accessorie nella configurazione di variante è stata raggiunta con una indagine sviluppata, considerando anche i modificati volumi di traffico che saranno indotti sulla rete viaria principale, in due fasi:

- Fase di cantiere: studio dell'impatto delle operazioni di scavo e preparazione del manto stradale (effettuate con mezzi quali escavatrici, schiaccia sassi e mezzi per movimentare terra);
- Fase di esercizio: di questa fase si analizzeranno due scenari (programmatico e progettuali).

Per la fase di esercizio i livelli di concentrazione stimati non presentano, nel complesso, criticità in entrambi gli scenari esaminati, soprattutto per quanto riguarda le ricadute sugli abitati principali,



Martellago e Scorzè.

Per la fase di cantiere i livelli di concentrazione stimati sono significativi, ma limitati alle immediate vicinanze del cantiere, e ai periodi di attività dei lavori.

#### 4.2.2 Componente "Ambiente idrico"

##### Idrologia sotterranea

Nella zona in cui sarà realizzato il casello si ha una riduzione della densità degli emungimenti passando da nord a sud, che deriva dal fatto che la frazione permeabile nel sottosuolo passa dalla ghiaie, più grossolane, alla sabbia più sottile.

Viene riportata l'ubicazione planimetrica dei pozzi nella carta idrogeologica e della vulnerabilità intrinseca della falda con il dettaglio intorno al ponte sul Dese in via Ca Nove, sottolineando che il progetto non interferisce con i punti di emungimento presenti. L'opera si presenta in rilevato e le opere da ubicare sotto il piano di campagna influenzano solo localmente la falda superficiale, la quale ha comunque una estensione elevata che consentirebbe alle linee di flusso, eventualmente interrotte, di ricostituire un nuovo percorso.

La realizzazione del Passante di Mestre ha previsto un importante PMA per garantire il controllo di tutte le componenti ambientali e per le acque sotterranee. Il monitoraggio prevede il controllo della variazione della falda in pozzi terebrati. Il monitoraggio effettuato nell'area interessata (Villa Combi e Cappella) rivela un abbassamento del livello della falda negli ultimi anni, dichiarato non legato ad attività antropiche ma a fenomeni naturali e altre anomalie. Utilizzando tecnologie costruttive simili a quelle del Passante, si sostiene che l'impatto sulla falda sarà esiguo e temporaneo.

##### Vulnerabilità degli acquiferi

L'area su cui ricade il casello è ubicata in parte in una zona a bassissima vulnerabilità e in parte a bassa vulnerabilità. Emerge una maggiore soggiacenza della falda rispetto al p.c. nel tratto in sx idrografica, in dx una maggiore vulnerabilità ad un potenziale inquinamento di falda. L'area in trincea ricade in bassissima vulnerabilità. Il Proponente riporta poi l'analisi condotta per la determinazione della vulnerabilità.

##### La rete idrografica

La realizzazione del casello e delle opere di collegamento con il Passante pongono problemi legati all'interferenza fra le infrastrutture e la rete idrografica, soprattutto in relazione al corso del fiume Dese, che fa parte del Bacino Scolante della Laguna di Venezia. La superficie complessivamente drenata dal Dese è di 16000 ha dei quali 6600 circa a monte del Passante. I sottobacini afferenti al Bacino Scolante hanno problemi di sofferenza idraulica dovuti alla topografia del territorio che rende difficile il deflusso per gravità oltre alla insufficienza dei canali.

Nell'ambito afferente al casello hanno assunto rilevanza i fenomeni di esondazione tra il Dese e il fiume Zero. Il corso di questi fiumi è infatti caratterizzato dalla presenza di molini e antichi manuali fatti che costituiscono delle strozzature e che impongono uno stato critico per il quale il livello idrico sale ed in alcuni punti sormonta le sommità arginali. Dove esiste una comunicazione con altri corsi l'innalzamento si propaga in corsi con sezioni di deflusso insufficienti. Ciò accade alla confluenza dello Scolo Desolino Vecchio sul fiume Dese, tra i mulini Pavannetto e di via Cà Nove. Per queste aree si determinano condizioni di pericolosità idraulica. Il consorzio di bonifica ha avviato progetti di sistemazione mirati a risolvere tali problemi e nell'area afferente al progetto è previsto un bypass presso il mulino Vidali, che dovrebbe dare sollievo al Dese.

Il Proponente descrive poi delle simulazioni effettuate per la realizzazione del Passante, affermando la complessità della rete e le difficoltà di natura idraulica non risolte ad oggi dalle attività dei Consorzi afferenti all'area.

#### La presenza delle infrastrutture stradali

Il casello di Martellago si inserisce in un contesto problematico, in cui una opera imponente come il Passante interseca la rete idrografica in direzione ortogonale alla stessa e ne intralcia di fatto anche alcuni collettori e fossi di raccolta.

Il Proponente prevede, nella realizzazione del progetto, di:

- non aumentare il rischio idraulico e salvaguardare le aree a valle dell'intersezione delle infrastrutture con il fiume Dese
- assicurare la tutela dell'ambiente urbano ed agricolo, mantenendo la continuità dei canali dove intercettati dalle piattaforme stradali o opere annesse
- assicurare il collegamento idraulico con le opere di raccolta e smaltimento previste per il Passante (vengono estese le aree da drenare con il sollevamento previsto da un impianto idrovoro, considerando il Dese come corpo idrico ricettore per le aree intersecate dal tratto di strada che collega la Variante di Cappella con la rotatoria est)

I fenomeni di sovralzco idrico nel Desolino vengono risolti interrompendo la comunicazione idraulica fra i due corsi d'acqua (Dese), tramite una paratoia per l'intercettazione totale della portata e l'apertura di una luce in fregio all'argine sx (diversione dei flussi convogliati alla vasca di raccolta dell'impianto idrovoro), si suggerisce, inoltre, di utilizzare le aree intercluse fra le barriere ed il tratto di collegamento fra le due rotatorie come aree di laminazione, per realizzare invasi temporanei.

L'area di progetto ricade in area ad alto rischio in base al PGBTR, pertanto il Proponente approfondisce le questioni di compatibilità idraulica citando le indicazioni relative alla normativa regionale e i suggerimenti del Consorzio di Bonifica competente.

Come ulteriore presidio descrive una zona golenale in sx idraulica, con la rimozione del vecchio argine e la realizzazione di un nuovo rilevato in adiacenza al casello est (v. pag. 28 Quadro di Riferimento Ambientale). Per la sicurezza idraulica è stata infine introdotta dal Proponente una botte a sifone sottopassante il Dese con il compito di drenare le acque dei terreni in dx idraulica costituita da due tubazioni in c.a. da 1000.

#### 4.2.3 *Componente "Suolo e sottosuolo"*

Il tracciato in progetto interessa i territori della Provincia di Venezia ed è situato "a cavallo della Media Pianura Veneta e della fascia prossima alle lagune costiere, individuabile come Bassa Pianura Veneta". Il nuovo tracciato non presenta scostamenti significativi dal precedente.

Per quanto attiene al fabbisogno di materiali, il Proponente stima che il volume complessivo necessario sia pari a circa 230.000 mc. Poiché gli scavi che verranno effettuati per la realizzazione dell'opera potranno essere utili alla fornitura di materia prima, previo opportuno trattamento, si stima un fabbisogno totale di terreni da reperirsi esternamente, di circa 160.000 mc.

L'analisi delle criticità evidenzia che il consumo di territorio è progressivamente maggiore passando da situazioni in cui l'opera è collocata all'interno o ai margini di aree urbanizzate sino a situazioni in cui le opere sono realizzate in aree esterne alle zone urbanizzate.

#### 4.2.4 *Componente "Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi"*

##### Vegetazione





Il territorio compreso tra Scorzè e Martellago e i centri minori su cui insiste il progetto, sono caratterizzati da una buona omogeneità. Sono state evidenziate le "aree di interesse vegetazionale" (siti intersecati o sfiorati dall'opera in cui si conservano tratti di vegetazione) posizionate in corrispondenza del tracciato del progetto, con individuate le seguenti unità vegetazionali:

- boschi, cespuglieti e vegetazione in evoluzione
- prati stabili e pascoli
- impianti di arboricoltura da legno
- vegetazione igrofila dei corsi d'acqua (presente lungo il fiume Dese; canneti e cariceti)
- filari e siepi campestri (di particolare valore naturalistico è il territorio "Campagna di Cappella" in cui si trovano siepi ben conservate che delimitano i campi e i prati)

### Fauna

L'area interessata dalla realizzazione del progetto è fortemente antropizzata e solo pochi ambiti possono essere considerati naturaliformi. Il paesaggio agrario (colture orticole quali il radicchio rosso di Treviso, cereali, mais, pioppeti e vigneti) è caratterizzato dalla presenza di estese superfici coltivate, intervallate da case sparse, zone produttive e una fitta rete viaria; la vegetazione è composta in prevalenza da specie ruderali ed infestanti. Un altro residuo naturaliforme è rappresentato dai corsi d'acqua che si estendono con un fitto reticolo superficiale pur risentendo anch'essi dei disturbi prodotti dall'attività antropica.

Tutta la superficie interessata, orbita sull'asse definito dal corso del fiume Dese e dal corridoio ecologico primario che lo stesso rappresenta; sono stati individuati anche i corridoi secondari costituiti dal Fiume Marzenego e dal Rio Storto che attraversano il SIC/ZPS "Ex cave di Villetta di Salzano" e il SIC/ZPS "Ex cave di Martellago". I "nodi della rete ecologica" sono rappresentati dagli ambienti costituiti da laghi eutrofici che nel tempo sono diventati importanti aree di riproduzione o di sosta per molte specie.

Per quanti attiene l'ittiofauna, i dati relativi al fiume Dese sono stati desunti dal monitoraggio ambientale del Passante di Mestre (campionamenti effettuati negli anni mediante elettropesca; sono elencati in tabella i dati relativi al 2006). Dall'esame realizzato si evidenzia la presenza di parecchie specie alloctone facilmente adattabili alle condizioni ambientali alterate rispetto alle specie locali specializzate per limitate nicchie ecologiche, denotando dunque una condizione ambientale alterata.

Lungo il fiume sono inoltre documentate specie legate all'ambiente idrico come anfibi (rana verde), rettili (biscia d'acqua) e uccelli nidificanti o svernanti presenti anche in abbondanza; sono stati osservati anche germani reali, martin pescatori, gallinella d'acqua e esemplari di nutria (specie alloctona in forte espansione a scapito della fauna locale).

### Criticità

Le azioni interferenti individuate dal Proponente sono:

- taglio della vegetazione per l'insediamento del cantiere (sono maggiormente probabili gli impatti con le specie a bassa mobilità e con le specie il cui habitat riproduttivo è interessato dalla realizzazione delle opere; in particolare il Proponente riferisce che il monitoraggio effettuato tra i comuni di Martellago e Spinea che hanno subito un'alterazione diretta dalle lavorazioni per il Passante, ha evidenziato come la distruzione delle siepi e l'escavazione dei fossi abbia comportato una riduzione dell'erpetofauna e come abbia fortemente inciso sull'avifauna nidificante probabilmente per la destrutturazione delle siepi stesse);
- scavi di sbancamento e realizzazione di rilevati (in questa fase le specie maggiormente a rischio sono quelle caratterizzate da alta mobilità, come la volpe, il tasso, gli aironi o i laridi);
- realizzazione delle opere esterne, tipo ponti, viadotti e opere minori;
- esercizio dell'opera (l'azione maggiormente impattante sarà rappresentata dal disturbo, in

- particolare rumore, luci, inquinamento atmosferico, odori, vibrazioni trasmesse dal terreno che potrebbero influenzare soprattutto gli uccelli; inoltre risentiranno dell'impatto derivante dalle luci presenti, le specie con abitudini notturne quali rapaci e chiroterteri; un ulteriore impatto da considerare è quello relativo alla mortalità diretta);
- operazioni di manutenzione.

#### La progettazione dei passaggi faunistici

Dopo aver definito le specie potenzialmente presenti (tutte di piccola taglia fatta eccezione per la volpe), sono state ipotizzate alcune soluzioni da adottare lungo le varie tipologie di tracciato:

- i passaggi sono stati previsti in corrispondenza di tratti in cui l'opera è in rilevato o attraversa su ponti o viadotti l'idrografia intersecata;
- il fondo sarà preferibilmente piano e le dimensioni variabili;
- per ridurre la spesa si prevedono sottopassi promiscui con il duplice obiettivo di garantire il passaggio faunistico e la continuità idraulica,
- nel caso di attraversamenti d'acqua, saranno adottate tubazioni circolari o quadrate per creare corsie preferenziali in terra battuta per il passaggio in asciutto oppure potranno essere ricavati tratti atti alla permeabilità faunistica al di sotto di ponti in corrispondenza delle sponde.

#### Mitigazioni e compensazioni

Per quanto attiene le mitigazioni ambientali e paesaggistiche, sono riportate brevi note riguardanti ognuna di esse (siepi arbustive semplici, siepi arboree miste, filari arborei, prato semplice, prato con alberi o arbusti, boschetti igrofilii, passaggi faunistici, sistemazione dei fiumi principali cioè ripristino delle condizioni morfologiche dell'alveo e delle sponde in modo che non vi sia restringimento della sezione e aumento della velocità dell'acqua, sistemazione dei corsi d'acqua secondari, alberature isolate).

La principale compensazione consisterà nella creazione di una zona golenale in sinistra idraulica con rimozione di un tratto del vecchio argine e la realizzazione di un nuovo rilevato in adiacenza al casello autostradale Est.

#### Accorgimenti mitigatori in fase di cantiere

Per la componente in esame, le potenziali problematiche indotte in questa fase sono: sottrazione di aree vegetate, alterazione delle composizioni vegetali, danno alla vegetazione per produzione di polveri, allontanamento e/o danno alla fauna.

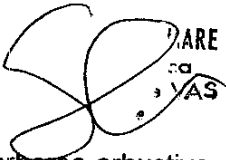
Per quanto attiene la presenza di polveri sulle superfici fogliari e sui prati, si procederà a bagnature periodiche per il contenimento della produzione di polveri; il proponente sottolinea invece come l'interferenza relativa alla fauna, non venga considerata significativa essendo questa limitata nel numero e nelle specie (solo esemplari di microfauna); inoltre l'area interessata dai cantieri non risulta contenere corridoi di passaggio e si sviluppa in un territorio già fortemente antropizzato.

In riferimento alla rete ecologica, è possibile l'interferenza del cantiere con i corsi d'acqua (principali corridoi ecologici) in fase di realizzazione di ponti, viadotti, ecc; la continuità ecologica sarà comunque assicurata dalla continuità arginale evitando, dove possibile, la delimitazione dell'area di cantiere.

#### Opere di mitigazione vegetale e ripristino delle aree di cantiere a fine lavori

Saranno utilizzate specie autoctone che compongono il quercocarpinetto planiziale, con rapida velocità di crescita in modo da garantire l'effetto di mascheramento.

Nelle aree di cantiere sono state previste tre tipologie di schermi vegetali: siepe arbustiva, siepe



arboreo-arbustiva regolare, siepe arboreo arbustiva mista (elemento con due piani di altezza, in particolare sarà utilizzata nei punti in cui il cantiere è adiacente all'infrastruttura in progetto).

### Valutazione di incidenza ambientale

Le aree destinate alla realizzazione delle opere in progetto non interessano direttamente nessun sito della Rete Natura 2000, con la presenza di:

- SIC/ZPS IT325008 "Ex Cave di Villetta di Salzano" – distanza minima di ~2280 m.;
- SIC/ZPS IT3250017 "Cave di Noale" – distanza minima di ~3500 m.;
- SIC/ZPS IT3250021 "Ex Cave di Martellago" - distanza minima di ~610.

Dall'ubicazione dell'area in esame in rapporto ai siti Natura 2000, risulta che nessuna alterazione sulle componenti ambientali interesserà alcun ambito interno ai siti Natura 2000. In particolare si sottolinea come, nella direzione dello scorrimento delle acque del fiume Dese, non sono presenti siti della rete fino alla foce dello stesso nella Laguna Veneta. L'emissione di rumore in fase di esercizio, rappresenta l'effetto dell'opera che è possibile possa essere percepito a maggiore distanza dalla stessa; la percezione di tale effetto è comunque rilevabile all'interno di un'area che si estende per 250 metri dall'opera.

### Identificazione e descrizione dei Siti

Il sito più vicino all'area in esame è quello delle "Ex cave di Martellago"; esso racchiude laghi eutrofici molto importanti per l'avifauna migratrice. Dal punto di vista vegetazionale sono presenti salici e frammenti di bosco planiziale, giuncheti, canneti ed ambiti marginali di aree boscate. Sono individuati gli obiettivi di conservazione del sito per meglio definire gli aspetti vulnerabili. In particolare nel sito in questione mancano zone umide di tipo lacustre o stagnante, ambiti di vegetazione boschiva e vegetazione erbacea marginale; inoltre non sono state riscontrate aree aperte prative e il corridoio rappresentato dal fiume Dese, nell'area indagata non risulta particolarmente ricco di vegetazione riparia.

Dal punto di vista faunistico, particolarmente importante è la presenza di erpetofauna e avifauna stanziale nelle aree agricole contornate da siepi arboree.

### Ecosistemi

Le aree naturali, i corsi d'acqua, le siepi e i filari rappresentano la trama della rete ecologica del territorio. Il principale corridoio primario per la fauna nell'area considerata è rappresentato dal fiume Dese. La rete ecologica ante operam considera la rete regionale e provinciale e il censimento delle Aree Naturali minori della Provincia di Venezia.

Nelle considerazioni conclusive relative agli impatti, si sottolinea come i sistemi naturalistici risentiranno in maniera più rilevante rispetto ad altre componenti delle alterazioni che si produrranno sia in considerazione degli impatti puntuali che degli effetti che si svilupperanno nel territorio. Gli impatti in fase di cantiere saranno comunque concentrati da un punto di vista temporale.

#### 4.2.5 Componente "Salute pubblica"

La stima del volume di traffico del casello di Martellago Scorzè è di circa 22.000 veicoli equivalenti al giorno, la qualità dell'aria è modellata su un dominio di 5 x 3 Km, utilizzando un modello non euleriano a griglia FARM.

Le tabelle riassuntive mostrano i seguenti risultati:

- Per il volume di traffico previsto per i due caselli la distanza entro la quale evitare gli insediamenti è 50 metri

- Le concentrazioni di  $PM_{2,5}$  (da modello) attribuibili al traffico autostradale sono di  $0,5 \mu g/m^3$

Dallo studio si rileva che lo scenario progettuale (con il casello) disegna un quadro emissivo lievemente peggiore dello scenario programmatico (senza casello). Il contributo del nuovo casello è comunque modesto e l'ampliamento di ricaduta degli inquinanti non è tale da causare incrementi rilevabili delle patologie e ricoveri traffico-correlati.

#### 4.2.6 Componente "Rumore e Vibrazioni"

##### Rumore

La metodologia adottata dal Proponente, per la valutazione della rumorosità dello stato di fatto e dello stato di progetto, è quella dell'utilizzo di un software di simulazione denominato MITHRA, tarato con le misure effettuate. Una volta tarato il modello, sono state prodotte le mappe acustiche orizzontali (a quota 4 metri dal p.c.) ante-operam con riferimento sia al periodo di riferimento diurno che notturno.

Successivamente si è effettuata la valutazione del clima acustico allo stato di progetto, sempre con l'ausilio del modello previsionale MITHRA, introducendo nello stesso le geometrie delle sezioni stradali ed i flussi di traffico disaggregati per periodi di riferimento della giornata e per tipologie di mezzi di trasporto.

La taratura del modello previsionale nel corridoio di studio (500 metri per lato a partire dal ciglio esterno della sede stradale) è avvenuta attraverso le seguenti fasi:

- esecuzione della simulazione acustica relative allo stato attuale;
- confronto tra il valore di rumorosità calcolata e quello effettivamente misurato;
- correzione del valore di emissione dello standard utilizzato fino ad ottenere uno scarto tra valore calcolato e valore rilevato inferiore a 3 dB(A).

Attraverso i risultati del calcolo di simulazione, e quindi dei valori di rumorosità calcolati presso i ricettori, lo studio ha individuato le misure di mitigazione da adottare (interventi attivi e passivi) secondo la seguente scala di priorità:

- direttamente sulla sorgente (asfalto fonoassorbente);
- lungo la via di propagazione (barriere);
- direttamente sul ricettore (sostituzione degli infissi).

Dalla simulazione effettuata con lo scenario di progetto con mitigazioni (non è stata prevista la posa di asfalti fonoassorbenti per la ridotta velocità di progetto) deriva:

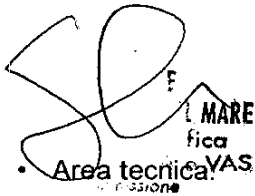
- l'installazione di barriere (h. 3 metri) sulle rampe dello svincolo;
- l'installazione di barriere (h. 2 metri) in corrispondenza dell'innesto con Via Castellana;
- l'installazione di barriere (h 2-3 metri) più interventi diretti in corrispondenza dei ricettori presso i quali si prevedono superamenti.

*"Per i ricettori all'esterno della fascia di pertinenza acustica, si rimanda, al monitoraggio post-operam per la verifica del superamento dei limiti di norma previsti e l'adozione di eventuali interventi di mitigazione".*

##### Fase di cantiere

Al fine di ottimizzare la risoluzione delle problematiche connesse alle attività di realizzazione dell'opera il Proponente ha previsto tre tipologie di Cantiere:

- Area logistica (campo base);
- Area operativa;



Nello studio si sottolinea che "per i macchinari il cui valore risulta discordante dai limite di legge o dal valore indicato dai produttori, si è scelto di adottare un valore di potenza sonora più alto al fine di dimensionare gli interventi di mitigazione in fase di cantiere con un certo margine di sicurezza.", mentre, per quanto riguarda il rumore indotto dal traffico di mezzi pesanti, si ipotizza un flusso veicolare aggiuntivo medio di 15 veicoli all'ora.

Sono indicati interventi "preliminari", quali:

- uso di macchine conformi alle norme e di recente costruzione;
- uso macchine gommate, per la movimentazione della terra, anziché cingolate;
- uso silenziatori e marmitte catalitiche sulle macchine;
- dislocazione degli impianti fissi in posizione schermante;
- orientazione degli impianti con emissione di rumore elevata;
- ubicazione degli impianti rumorosi alla massima distanza da possibili ricettori;
- utilizzazione di basamenti antivibranti per macchinari fissi;
- manutenzione continua dei mezzi, delle attrezzature e della viabilità interna.

Per gli interventi di mitigazione "attiva" si raccomanda che:

*"nel tratto di viabilità utilizzata per il trasporto materiali, si dispone che ciascun camion venga caricato non oltre il 70% della portata ammissibile con obbligo di velocità massima inferiore a 10 Km/ora".*

Per gli interventi di mitigazione "passiva" si impone, in accordo con la Direzione lavori:

- l'utilizzo di barriere antirumore provvisorie e/o in alternativa la realizzazione di dune antirumore e prescrive il monitoraggio del rumore per i ricettori considerati più critici.

In ultimo si sottolinea che, laddove vengano meno e quindi non sufficienti gli interventi di mitigazione (durante la fase di cantiere), verrà richiesta la Deroga al Comune interessato (ai sensi della Legge Quadro 447/95) per le attività connesse ad attività temporanee.

### Vibrazioni

Viene riportata l'indagine sperimentale effettuata lungo l'area geografica relativa alla futura realizzazione del casello e dello svincolo, condotta attraverso l'installazione di due centraline di monitoraggio, avente lo scopo di misurare e monitorare il livello di vibrazioni ambientale nei tratti in cui non esiste ancora l'infrastruttura (ante-operam).

I punti di misura sono stati scelti, dal Proponente, in una posizione ritenuta dallo stesso il più significativa possibile e l'acquisizione dei dati è stata svolta in continuo per un tempo di osservazione mai inferiore alle 24 ore per circa 7 giorni di monitoraggio caratterizzando la propagazione delle vibrazioni nei tre assi perpendicolari.

I risultati esposti mostrano:

*"Dall'analisi dell'elaborato progettuale contenente il report di misura si evidenzia come i livelli misurati nelle situazioni di esercizio similari a quelle dello stato di progetto siano prossimi al livello di sensibilità dello strumento in taluni momenti della giornata mentre nei periodi più critici non si supera mai il valore di 20 mm/s<sup>2</sup> lineare per il valore dell'accelerazione"*

Sono state inoltre escluse possibilità dell'esistenza di rischi strutturali per gli edifici già presenti e per quelli di futura realizzazione in quanto i livelli di vibrazioni rilevati risultano essere prossimi al limite della sensibilità, mentre nei casi peggiori i livelli non oltrepassano i valori indicati nella normativa vigente, sia ad infrastruttura completata che durante le diverse fasi di cantiere.

#### 4.2.7 Componente "Paesaggio"

##### **Novità introdotte dal nuovo progetto**

Rispetto alla relazione precedente il Proponente introduce un dettaglio con il quadro di sintesi delle componenti paesaggistiche che analizza: Componenti visive; Itinerari; Distretti visivi; Margini; Riferimenti visivi; Relazioni visive; Corridoio di continuità paesaggistica; Componenti percettive; Riferimenti tematici; Contesti figurativi; Coni visuali; Quadri paesaggistici; Nodi.

Viene riportato il sistema della percezione del paesaggio così come modificato dall'opera.

1. Bacino visivo di riferimento dell'opera;
2. Principali effetti sul sistema percettivo (maggiore frammentazione nel territorio ad ovest del passante, in particolare del corridoio paesaggistico avente come dorsale di riferimento l'itinerario di Via Boschi; interruzione della continuità paesaggistica e funzionale lungo il Dese; introduzione di un ulteriore riferimento visivo relativo al nuovo viadotto sul Passante.

Descrizione degli impatti:

- Impatti sulle componenti della matrice fisica (riduzione delle interferenze con il fiume Dese eliminando un attraversamento e spostando quello rimasto sopra l'attraversamento esistente relativo al Passante.
- interferenza con le componenti della matrice ecologica (riduzione degli impatti sul corridoio ecologico del fiume Dese, riducendo la compromissione del corridoio agricolo a nord.
- interferenza con il mosaico agrario (la bretella tra i due caselli per lo scavalco comporta una sottrazione di suolo agricolo a sud del Dese e nella parte a nord.)
- interferenza con le componenti della matrice insediativa e infrastrutturale (l'impatto con il nucleo abitativo posto a nord del Dese è limitato dalla distanza)
- Impatti sui beni storico testimoniali (il Proponente non rileva interferenze rilevanti)
- Interferenze con la viabilità (interruzione della viabilità secondaria di rilevanza locale: interferenza con la percorribilità dell'argine del Dese; interruzione di via Boschi ad ovest; interruzione di Via Volta ad Est; interruzione del collegamento ciclabile tra il nucleo abitato a nord del Dese ed il centro di Martellago); la connettività funzionale lungo la viabilità secondaria è garantita.

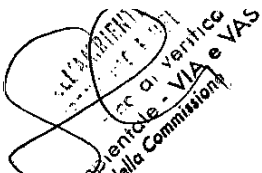
Per quel che riguarda gli impatti ed effetti sui caratteri percettivi, l'infrastruttura produce variazioni significative nell'area a cavallo del Passante. Infatti il viadotto in progetto comporta la riduzione dei seguenti impatti:

- Si riduce la frammentazione del corridoio agricolo a Nord del Dese, ad Ovest del Passante
- Si evita un attraversamento del Dese riducendo l'interferenza con l'itinerario sulla sommità arginale.

Permangono tuttavia:

- L'interruzione del corridoio paesaggistico Rio Desolino/Marzenego
- L'impatto visivo del viadotto per lo scavalco del Passante.
- L'alterazione del Contesto figurativo relativo all'area agricola a Ovest del Passante (lungo via Boschi)
- La creazione di nuove barriere che separano il fiume Dese dal suo intorno agricolo.
- La scomparsa delle viste dal Dese verso l'area agricola nel tratto ove è prevista la realizzazione del casello e relativa viabilità complementare.
- Alterazione dei coni visuali negli itinerari di relazione paesaggistica (Via Boschi, Itinerario del Dese)
- Interferenze con l'itinerario di Via Volta e con i contesti figurativi dei due Mulini

Il bacino di intervisibilità dell'opera è definito sulla base dell'effettiva visibilità dell'opera rispetto



alle principali linee di percezione del paesaggio tenendo conto di margini e barriere. Il Proponente individua come punti vista dinamici i due principali itinerari di via Boschi e del percorso sulla sommità arginale della Dese. Per quel che riguarda i punti panoramici o statici, il Proponente assegna il ruolo di punto panoramico al mulino e alla villa ad ovest del centro di Martellago. La relazione afferma che non vi sono interferenze dirette o prossimità con le emergenze storico testimoniali, anzi lo spostamento del viadotto a sud comporta un maggiore allontanamento dal mulino sul Dese e dal suo contesto figurativo. Infine sui rapporti con gli itinerari ciclopedonali, la nuova soluzione proposta comporta una riduzione dell'interferenza con l'itinerario sulla sommità arginale del fiume Dese. Viene conservata l'integrità del percorso nella porzione arginale a ovest del Passante.

In relazione agli impatti restano valide le soluzioni indicate dal SIA tese a garantire la maggior connettività funzionale.

Per quanto riguarda il collegamento ciclabile Cappella/Martellago, la continuità è garantita dalla realizzazione di un sottopasso per raggiungere l'argine e un ponte sul Dese, di fronte all'area Golf. Quale intervento di compensazione è previsto il prolungamento di tale percorso fino al parco dei laghetti al fine di connettere funzionalmente le due grandi polarità ambientali e turistico/ricreative del territorio.

L'interferenza con gli itinerari e con visuali si riscontra lungo tutto il tratto dell'itinerario del Dese affiancato dalla nuova infrastruttura. La scomparsa delle viste si riscontra lungo il tratto fluviale compreso all'interno del nuovo casello e comporta una interferenza con i Quadri paesaggistici (coni visuali di pregio e indebolimento quadri nodo 1, 2, 3, contesti dei due mulini).

All'interno dello Schema direttore il Proponente indica le regole in base alle quali dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione e compensazione in risposta agli impatti sull'ambiente.

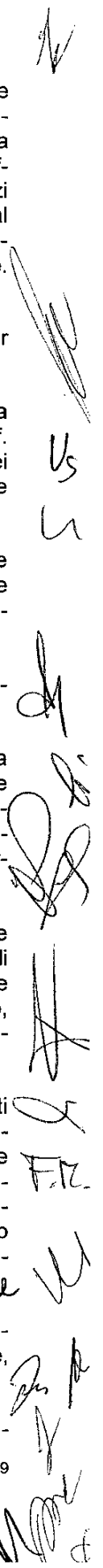
Considerando che l'inserimento paesaggistico del progetto comporta la frammentazione e la rottura di una serie di equilibri e di connettività ecologiche, il Proponente analizza diverse tipologie di mitigazione che mirano a: ridefinire le relazioni ecologiche interrotte; intensificare i sistemi ambientali; contenere gli inquinanti gassosi e l'inquinamento acustico/atmosferico; ridefinire le modalità di fruizione del territorio; mitigare visivamente l'opera. Tali misure hanno una ricaduta sul versante estetico/percettivo.

Le tipologie di mitigazione individuate dal Proponente riguardano alcuni temi sensibili nell'area e fondamentalmente il riconoscimento del fiume Dese come importante corridoio ecologico, asse di comunicazione e connettività fisica e funzionale. Il suo coinvolgimento in termini di mitigazione e progettazione paesaggistica dell'opera, al fine di valorizzarne il ruolo e la sua natura di corridoio, prevede un sistema di aree verdi e macchie boscate con funzione di ricucitura del sistema ambientale nonché connessione fisica e percettiva tra i due lati del Passante.

Insieme a ciò, il Proponente sottolinea il suo impegno sugli aspetti estetici e figurativi applicati agli interventi, in particolare per le aree all'interno del casello dove gli elementi lineari di mitigazione lungo le direttrici di smistamento del traffico veicolare assumono il carattere di mascherature (piantagioni autoctone miste di medi e grandi alberi, con funzione di schermo visivo, barriera anti-rumore e barriera anti inquinamento atmosferico). Alcuni interventi e azioni sono mirati alla mitigazione e riduzione degli impatti dell'opera sulle parti significative del paesaggio, altri invece partono da un punto di vista diverso: l'opera come occasione di riorganizzazione paesaggistica del territorio.

In relazione ai diversi impatti dell'opera e al suo inserimento all'interno del sistema figurativo-formale e percettivo sono state illustrate dal Proponente una serie di azioni, alcune di tipo lineare, distribuite lungo l'asse dell'infrastruttura, altre puntuali.

Il Proponente considera che la realizzazione dell'intervento definisce nuovi elementi e riferimen-



ti territoriali e paesaggistici ed evidenzia una perdita, complessivamente contenuta, dei sistemi naturalistici e paesaggistici, soprattutto in corrispondenza dell'asse del fiume Dese, caratterizzato da una valenza di connettività ecosistemica.

L'attraversamento del Dese e l'attraversamento del Passante, producono inevitabilmente un'alterazione che si ripercuote all'interno di molteplici elementi, naturalistici e paesaggistici. Inoltre il progetto si sviluppa con un'occupazione di suolo piuttosto rilevante. Le opere di mitigazione e compensazione sono quindi sviluppate con una marcata valenza di ricucitura e valorizzazione del territorio, piuttosto che il semplice intervento di mascheramento o abbattimento degli inquinanti.

Per quel che riguarda la mitigazione paesaggistica delle aree di cantiere, il Proponente prevede alcune misure in corso d'opera, in modo da ridurre situazioni di criticità e sottolinea che l'attività di localizzazione dei siti di cantiere, ha posto particolare attenzione sull'insorgere di possibili effetti dannosi nei confronti di manufatti di pregio e pertanto ha proceduto con l'ubicazione in aree che avessero un'adeguata distanza da eventuali edifici vincolati, tale da scongiurare interferenze di tale natura.

Sono anche descritte le azioni di monitoraggio previste, distinte per componenti e viene presentata una simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione dell'opera con fotocomposizioni ante, post operam con e senza mitigazioni. L'intervento previsto, ambisce ad una azione di ricucitura e di inserimento dell'opera in un'ottica di sostenibilità (progettazione del sistema di ricucitura e di connettività ecologica lungo l'infrastruttura e nelle aree di continuità con il paesaggio rurale).

Per quanto riguarda la caratterizzazione architettonica dell'opera il Proponente non privilegia l'intensificazione figurativa o di visibilità, quanto la maggior integrazione possibile con il contesto, per ridurre l'impatto visivo, con l'inserimento dei caselli all'interno di un «recinto» verde in cui barriere vegetali strutturate seguono il perimetro del casello mascherandone la vista dall'intorno, con opere che si cerca di rendere architettonicamente sobrie, semplici e leggere per consentire una integrazione con il verde delle opere di mitigazione, con la minor visibilità possibile all'esterno.

Nel contempo per costituire un riferimento percettivo architettonico dall'interno dell'infrastruttura, vengono ripetuti gli schemi dei caselli posti lungo il Passante proponendo l'uso dei tetti verdi, piloni leggeri, colori tenui.

### **Studio archeologico**

La fotointerpretazione applicata al territorio del casello ha individuato 6 aree :

- 4 aree di anomalia nel Volo GAI del 1955
- 2 aree di anomalia nell'ortofoto Regione Veneto 2006

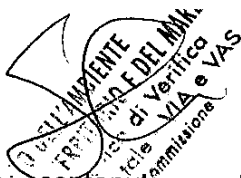
L'interpretazione delle foto del 2006 ha fornito un minor numero di anomalie in quanto il territorio risulta intensamente alterato da interventi antropici (coltivazione e scavo per l'estrazione di materiali inerti, opere di urbanizzazione). La fotointerpretazione ha seguito il tracciato e monitorato una fascia di studio di 500 m per parte rispetto al tracciato progettuale.

L'indagine da fotografia aerea ha individuato anomalie riferibili a probabili strutture sepolte di natura antropica o di origine naturale, la cui esatta definizione sarà attribuita solo a seguito dei controlli a terra attraverso indagini dirette (rilevamento e scavo) e indirette (tecniche geofisiche).

Sono state rappresentate in cartografia, e descritte in relazione, le anomalie antropiche e le anomalie naturali, così individuate:

- tracce naturali dei palo alvei (tracce ampie in direzione circa Ovest-Nord Ovest verso Est-Sud Est attribuibili ad antichi percorsi del fiume Brenta; anomalie naturali con ampiezza più





contenuta e andamento meandriforme attribuibili, al fiume Dese; tracce naturali sepolte attribuibili a corsi d'acqua minori, con letti limitati con direzione da Nord verso Sud).

- tracce antropiche attribuibili ad attività umane stratificatesi nei secoli (lineamenti riferiti alle propaggini più meridionali del sistema centuriato di Altino, da verificare in maniera mirata).

9/1

## 5 Valutazioni Finali

### 5.1 Quadro Programmatico-Progettuale

Con riferimento al Casello Dolo-Pianiga, la documentazione presentata dal Proponente a seguito della richiesta di integrazioni inoltrata dalla Commissione non è totalmente esaustiva; la presentazione di uno studio progettuale e del relativo SIA della Variante n°2 risulta esaustivo dal punto di vista progettuale ed ambientale, ma manchevole del necessario coordinamento e confronto con gli altri progetti approvati o in studio nella stessa area, tra cui principalmente il progetto della nuova infrastruttura autostradale Orte-Mestre, appena approvata, che prevede l'inserimento nelle stesse aree del nodo di interconnessione con la stessa A4 e con il Passante di Mestre. Manca inoltre il requisito fondamentale della ripubblicazione del progetto.

Handwritten notes and signatures on the right margin.

Per quanto invece riguarda il Casello di Martellago Scorzè, la presentazione dei documenti integrativi risulta esaustiva e le Valutazioni sulla soluzione di Variante presentata e documentata sono positive, in relazione alla soluzione di Variante, a meno di criticità residue (soprattutto sulle interferenze con viabilità locali, ambiti paesaggistici e/o ambientali), di cui resta traccia nel successivo quadro prescrittivo.

In conclusione il progetto proposto dal Proponente a seguito dell'iter istruttorio è composto da:

1. Svincolo Dolo-Pianiga:  
Soluzione preferenziale costituita da Soluzione Base del progetto preliminare e relativo SIA
2. Svincolo Martellago-Scorzè:  
Soluzione Alternativa, denominata "Variante 4" nel progetto Base, nella versione progettuale e SIA così come definita nella documentazione integrativa presentata il 17 Gennaio 2011 e ripubblicata il 21 Gennaio 2011.

Handwritten notes and signatures on the right margin.

### 5.2 Quadro di Riferimento Ambientale

#### 5.2.1 Componente "Atmosfera"

Il documento integrativo presentato non risponde completamente alla richiesta di integrazioni numero relativa a "la valutazione delle ricadute degli inquinanti aeriformi provenienti dalle emissioni dei cantieri e dalla movimentazione dei mezzi d'opera" (che riguardava entrambi i caselli), limitandosi a valutare le emissioni causate dal cantiere, ma non le ricadute provenienti da tali emissioni. Manca dunque una stima degli impatti indotti dalle attività di cantiere sulla qualità dell'aria ambiente, effettuabile usando modelli di dispersione per ciascun inquinante aeriforme. Solo tale valutazione consentirebbe di confrontare tali stime con i limiti stabiliti dal DM 60/2002 per la salute umana e per gli ecosistemi nei territori di entrambi i caselli.

Handwritten notes and signatures on the right margin.

Inoltre dalla consultazione incrociata dei questionari sulla qualità dell'aria (riferiti all'anno 2008) e del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera della Regione Veneto, si rileva che il territorio del comune di Martellago ricade in una zona critica, per i superamenti nei valori di allarme dell'ozono, un inquinante secondario. L'opera in esame aumenta le emissioni di un inquinante primario (NOx) che contribuisce alla formazione dell'ozono. Le strategie di mitigazione rispetto a questa problematica dovranno quindi prevedere ulteriori implementazioni, data la criticità dell'area.

#### 5.2.1.1 Casello di Martellago-Scorzè (post-ripubblicazione)

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

Il territorio del comune di Martellago ricade in una zona critica per i superamenti nei valori di larme dell'ozono, un inquinante secondario che però viene aumentato dalla realizzazione dell'opera con l'aumento delle emissioni di un inquinante primario, NOx, che contribuisce alla formazione dell'ozono.

## 5.2.2 Componente "Ambiente idrico"

### 5.2.2.1 Casello Martellago-Scorzè - Compatibilità Idraulica

Dall'esame della carta del rischio idraulico emerge che gran parte delle opere, sia quelle che fanno capo alla soluzione indicata dal Proponente che quelle relative alla variante 4, ricadono in zona classificata ad alto rischio in base al PGBTR del 1992 (le aree dei due caselli e la rotatoria est). Ciò è associabile a due condizioni:

- insufficienza dei franchi arginali del Dese rispetto ed eventi di piena anche con carattere di non eccezionalità (tempi di ritorno di 5-7 anni);
- effetto di rigurgito provocato dai livelli idrometrici del Dese in condizione di piena nei riguardi della rete dei fossi, degli scoli e dei canali di bonifica che si estendono sia in sinistra idraulica e che da nord del Dese.

L'inserimento dei caselli e della piattaforma stradale di attraversamento del passante e di collegamento con la viabilità esistente, determina un aumento dell'impermeabilizzazione del suolo proprio in corrispondenza della zona soggetta a frequente allagamento. Ne deriva quindi un appesantimento della condizione di criticità idraulica.

Le opere di mitigazione indicate nello studio e completate con l'inserimento di un'area di espansione fluviale in sinistra idraulica del Dese regolabile attraverso i manufatti idraulici progettati in corrispondenza del Mulino Vidali (la cui realizzazione è posta a cura del competente Consorzio di Bonifica) non sembrano risolvere le criticità evidenziate (il volume di quest'ultima cassa consente di laminare onde di piena corrispondenti a bassi tempi di ritorno, presumibilmente 1 -2 anni; la sua efficacia sarebbe quindi limitata solo nei riguardi di eventi piuttosto frequenti mentre per quelli più critici, con  $Tr = 10, 20, 50$  anni, l'efficienza della laminazione è pressoché nulla).

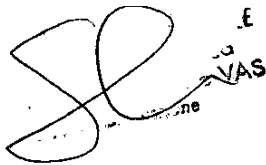
Le opere relative al casello di Martellago, inoltre, come del resto gran parte del Passante, insistono su un territorio per il quale non risulta sia stato redatto il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) previsto dalla legge 267/98 (il territorio del cosiddetto Bacino Scolante in Laguna di Venezia); infatti il Quadro di Riferimento Programmatico non fa riferimento a questo tipo di strumento di pianificazione.

È opinione della Commissione che le questioni di compatibilità idraulica, così come sono state analizzate nell'ambito della documentazione integrativa, vengano sottoposte, nella fase di approvazione del progetto definitivo della soluzione finale individuata, al parere dell'autorità idraulica competente (Genio Civile della Regione Veneto) e alla verifica da parte del Consorzio di Bonifica competente alla gestione della rete idraulica. In questa sede andrebbero inoltre considerati alcuni aspetti idraulici connessi al prospettato rialzo del tratto dell'argine sinistro del Dese in prossimità del casello est ed in particolare l'eventualità di insorgenza di nuovi fattori di rischio di inondazione per eventi meno frequenti ( $Tr = 50$  anni) a danno del territorio in destra del Dese, attualmente non classificato a rischio secondo PGBTR del 1992.

### **Casello di Martellago-Scorzè (post-ripubblicazione)**

Le integrazioni predisposte dal proponente relativamente alle questioni di compatibilità idraulica appaiono in linea di massima soddisfacenti. Si ribadisce comunque quanto già segnalato nella prima fase dell'esame del SIA in merito alle questioni di compatibilità idraulica.

### 5.2.2.2 Casello Dolo-Pianiga - Compatibilità Idraulica



Dall'esame della documentazione pervenuta emerge che la realizzazione del complesso di opere che compongono il Casello di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta e la relativa viabilità di collegamento presentano alcune interferenze con la rete idraulica che fa capo ai canali del comprensorio che fa capo al Consorzio di Bonifica Branta - Bacchiglione e che ricade all'interno del territorio del cosiddetto Bacino Scolante in Laguna di Venezia.

Come nel caso precedente, le opere progettate insistono su un territorio per il quale non risulta sia stato redatto il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) previsto dalla legge 267/98. I riferimenti al PAI contenuti nel Quadro di Riferimento Programmatico sono solo quelli relativi al Bacino del Brenta-Bacchiglione. Le considerazioni già esposte per il Casello di Martellago sono del tutto applicabili al Casello di Dolo.

### 5.2.3 Componente "Suolo e sottosuolo"

Dalla analisi della documentazione presentata dal Proponente si ritiene necessario sottolineare che durante le fasi di realizzazione delle opere deve essere prestata particolare attenzione alla vulnerabilità delle acque sotterranee, per evitare la contaminazione ed il mescolamento della falda superficiale con quelle profonde.

A tal fine si ritiene opportuno aggiornare il censimento dei pozzi esistenti in prossimità dell'opera, in particolare di quelli destinati ad uso potabile, e progettare una opportuna rete di monitoraggio che sia in grado di controllare eventuali modifiche delle caratteristiche chimico-fisiche delle acque sotterranee sia in fase di cantiere che di esercizio, in particolare in prossimità di acquiferi o pozzi destinati ad uso potabile.

Inoltre per una caratterizzazione adeguata dei parametri idrogeologici e geotecnici dei terreni, si ritiene necessario progettare, prima della progettazione definitiva, una campagna di indagini geofisiche, geognostiche, di prove in situ e di laboratorio al fine di caratterizzare i terreni in particolare al di sotto delle opere più significative (gallerie e viadotti) ai fini della risposta sismica dei terreni.

### 5.2.4 Componente "Salute pubblica"

Per la componente Salute Pubblica non si evidenziano criticità residue che riguardano entrambi i caselli, anche se, vista la difficoltà di stimare l'impatto sulle popolazioni in termini di morbosità e mortalità, come suggerito nello studio, si ritiene necessario un sistema di monitoraggio ambientale che consideri l'adozione dei sistemi di mitigazione (es. filtraggio dell'aria nelle abitazioni interessate) una volta superata la soglia stabilita.

In relazione alla fase di cantiere, per quel che attiene l'impatto sulla salute conseguente alle emissioni di polveri (PM) e gas esausti (NOx), prodotti dai mezzi di cantiere in atmosfera, si fa presente la necessità di monitorare le emissioni e le ricadute al suolo dei suddetti inquinanti.

Si raccomanda quindi al Proponente di verificare all'interno del piano di monitoraggio le componenti atmosfera, rumore e vibrazioni, in relazione alla componente salute, per individuare i ricettori sensibili direttamente o indirettamente interferiti dall'opera.

### 5.2.5 Componente "Rumore e Vibrazioni"

In attesa della suddivisione del territorio Comunale, si raccomanda al Proponente, al di fuori delle fasce di pertinenza, di verificare l'effettiva corrispondenza dei ricettori non soggetti a classificazione acustica ai sensi del DPCM 14/11/1997, con la suddivisione in zone (di cui all'articolo 2 del D.M. 2/4/1968, n. 1444) e relativi limiti diurni e notturni imposti dal DPCM 1/3/1991 (articolo 6 comma 1) e validi.

Al fine di poter valutare le modificazioni del clima acustico è opportuno che, in fase di cantiere

29. Approfondire in fase di progettazione definitiva, in accordo con le Entità territorialmente competenti, lo studio del nodo viabilistico di intersezione EST della nuova infrastruttura con la SR245; in particolare dovranno essere verificate le soluzioni atte ad evitare la creazione di un effetto di accumulo dei suddetti flussi, prospettando tutte le soluzioni o procedure atte ad ottimizzare e canalizzare il traffico, e definendo con esattezza la posizione della nuova rotonda tramite rilievi celerimetrici di dettaglio. Analogo approfondimento dovrà essere teso a verificare un collegamento diretto tra la SP 39 "Scorzè-Mogliano" e l'accesso al casello.
30. Studiare in collaborazione con gli Enti territoriali di competenza e/o di tutela, tutte le possibili soluzioni progettuali che minimizzino gli impatti sulle preesistenze storico - architettoniche interferite; in particolare predisporre, in fase di progetto definitivo e in accordo con la Sovrintendenza competente, una modifica verso Est del tracciato di entità tale da garantire la minimizzazione o l'annullamento di impatti su Villa Astori.
31. Implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, sia in fase di cantiere che di esercizio, siano essi sede di residenze che di attività artigianali o industriali.
32. Analizzare e verificare in accordo con il PAI la situazione di sicurezza relativa alle aree geniali create in sponda destra del Dese, mettendo in atto tutte le attività atte alla messa in sicurezza delle aree citate.

Il Proponente nella redazione del **progetto definitivo** deve inoltre:

33. Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e le "Linee Guida per il progetto di monitoraggio ambientale" (rev. 2 del 23 luglio 2007) redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, con frequenze di campionamento da concordare con l'ARPA Regionale per ciascuna componente; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
34. Concordare la durata del Monitoraggio post-operam con la Regione Veneto e con L'ARPA Regionale, proseguendolo l'operatività nel settore sino al raggiungimento di una situazione di equilibrio per le singole componenti monitorate, utilizzando in tutte le fasi (ante, in corso e post - Operam) la stessa metodica di analisi; in particolare le misure post-operam dovranno essere realizzate con le frequenze e per la durata usata in corso d'opera.
35. Inserire nel piano di monitoraggio i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera utilizzati a scopi idropotabili e che emungano dai livelli di falda più profondi con l'obiettivo di evidenziare, attraverso tale controllo, le eventuali modifiche significative, in quantità e/o qualità, dell'approvvigionamento idropotabile.
36. Inserire per tutti e tre i siti SIC/ZPS presenti, a valle dell'analisi dei corridoi di spostamento di chiroteri e uccelli, che possono spostarsi da un sito all'altro per riprodursi e alimentarsi, un adeguato monitoraggio su tali popolazioni al fine di valutare i reali effetti negativi prodotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'opera sulle specie e sugli habitat in essi presenti.
37. Per quel che riguarda lo Svincolo di Martellago-Scorzè, in relazione all'approfondimento relativo all'analisi faunistica, prevedere un monitoraggio post-operam dell'area in esame per verificare la funzionalità dei corridoi creati.
38. Adottare, entro la 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).
39. Dettagliare la provenienza degli approvvigionamenti per le terre da utilizzare nei rilevati. Nel caso risulti necessario prevedere l'apertura e l'utilizzo di una nuova cava, il progetto dovrà essere sottoposto ad approvazione da parte del MATTM.

une VAS

Martellago, le risposte alla richiesta di integrazioni sono state nel complesso esaustive e documentate e gli ulteriori elementi acquisiti hanno dato luogo a specifiche prescrizioni e raccomandazioni.

**Problematiche Relative alle scelte Progettuali**

Nell'ambito del merito delle scelte progettuali, oltre alla sollevazione di tematiche paesaggistiche per l'inserimento del sovrappasso al Passante e al Fiume Dese, sono state presentate osservazioni sulle scelte delle intersezioni in sottopasso per la Via S.Paolo e via Astori, in sovrappasso per Via Ca' Nove. La scelta di non avere immissioni sulla nuova viabilità, che deve essere di aggiramento dell'abitato di Martellago è stata motivata nel progetto. La rotatoria su Via S.Paolo all'estremo Est è invece stata scelta obbligata per evitare il completo isolamento dell'area servita dalla via S.Paolo stessa.

Una buona parte delle osservazioni verte sul terminale Est (intersezione su SR 245), in corrispondenza di un insediamento industriale, in un punto molto delicato dal punto di vista trasportistico. È opinione della Commissione che le scelte progettuali, pur se obbligate dalla richiesta di restare entro i confini del Comune di Martellago, debba essere ottimizzata, come evidenziato da prescrizioni e raccomandazioni.

Non sostenibile la richiesta di ulteriore collegamento con il nuovo Ospedale di Mestre (Ospedale dell'Angelo), in quanto fuori dagli scopi e dall'area di interferenza del progetto.

**Problematiche Ambientali**

Le osservazioni relative alle tematiche più propriamente ambientali vertono soprattutto sugli aspetti relativi all'inquinamento atmosferico, rischio idraulico (soprattutto in sponda destra Dese), carenza delle opere di mitigazione.

**Osservazioni relative a Beni Storico-Artistico-Archeologico e di valore Paesaggistico**

Vengono segnalate interferenze con alcuni edifici di interesse storico e architettonico, come alcuni edifici rurali (mulino Vidali, ecc...) e storici di rilievo (complesso Villa Astori), per i quali sono stati previste prescrizioni e raccomandazioni apposite.

**Risposte alle integrazioni**

Le risposte alle integrazioni sono state nel complesso esaustive e documentate, gli ulteriori elementi acquisiti hanno dato luogo a specifiche prescrizioni e raccomandazioni.

**Parere Regione Veneto e Provincia di Venezia**

La Regione Veneto ha espresso parere positivo con prescrizioni (Allegato 1 della relazione istruttoria) con Delibera della Regione Veneto del 04.08.2010 che qui si intende interamente richiamata. La Provincia di Venezia ha emesso una prima nota trasmessa al Ministero dell'Ambiente il 30.09.2009 e l'attuale Delibera di Consiglio n. 26/2011 del 22.03.2011.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE  
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA  
COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMessa,**

**PARERE POSITIVO**

MINISTERO  
DELL'INTERNO  
DIPARTIMENTO  
DELLA TUTELA  
DELL'AMBIENTE  
E DEL TERRITORIO

alla compatibilità ambientale del progetto preliminare "Passante di Mestre – Caselli di Martellago – Scorzè e di Dolo – Pianiga – Riviera del Brenta e viabilità di collegamento", nella versione trasmessa dal Proponente in data 20/07/2009, e successiva documentazione integrativa del 19/04/2010, per il Casello di Dolo e 17/01/2011, per il Casello di Martellago-Scorzè, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del progetto definitivo, **condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.**

Indirizzi progettuali e programmatici:

1. Con riferimento allo svincolo di Dolo – Pianiga – Riviera del Brenta, il progetto definitivo dovrà essere sviluppato sulla base delle dovute verifiche con Enti Regionali e Locali, e specificamente tenendo conto delle prescrizioni contenute nella Delibera della Regione Veneto del 04/08/2010. In particolare, si dovrà tener conto delle interferenze con la viabilità locale, approfondendo lo studio della soluzione con l'obiettivo della riqualificazione dei tracciati di viabilità secondaria, verificando le interferenze delle opere stradali con i perimetri delle aziende agricole e/o proprietà private al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'accessibilità esistente oltre che l'integrità e la funzionalità.
2. Con riferimento allo Svincolo di Martellago-Scorzè, si concorda con la proposta progettuale di tracciato denominata **Alternativa "4"**. Restano valide le preoccupazioni sui traffici indotti sulla viabilità secondaria, da verificare puntualmente nella fase di progetto definitivo. Il progetto, in relazione alla viabilità di collegamento e di interconnessione con l'abitato di Martellago, dovrà essere sviluppato secondo la soluzione base, incluso il sottopasso su Via Ca' Nove, così come rappresentata nelle integrazioni prodotte su richiesta della Commissione; la soluzione esaminata dovrà essere approfondita in fase progettuale definitiva (in concertazione con le autorità Comunali interferite) in relazione alla definizione delle problematiche relative a:
  - ✓ Interferenza con le zone agricole di pregio eventualmente interessate dall'infrastruttura anche solo come ricaduta di inquinanti al suolo.
  - ✓ Minimizzazione degli impatti sulla rete di irrigazione locale e di eventuale progetto di modifica e sostituzione
  - ✓ Minimizzazione dei reliquati agricoli e loro destinazione ad opere di mitigazione e/o compensazione.
3. Sviluppare tutti gli interventi di carattere generale e locale indicati dal Proponente nello Studio di Impatto Ambientale e nella risposta alla richiesta di integrazioni della Commissione; in particolare introdurre nel progetto elementi di mitigazione e di compensazione in accordo con le Entità territoriali di competenza, dettagliandone localizzazione, tipologia, modalità di esecuzione e costi analitici.
4. Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative sia alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione che alla conduzione delle attività di cantiere.
5. Produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di eventuale riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs n. 152/06, modificato e integrato dal D.Lgs. n. 128/2010.
6. Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale, come aggiornato, e integrarli alla luce delle presenti prescrizioni; recepire e sviluppare inoltre le compensazioni ambientali, storico-architettoniche ed archeologiche, per un valore non inferiore al 3,0% dell'importo dei lavori; nel caso di interventi di ingegneria naturalistica garantire inoltre la manutenzione per almeno 5 anni.

88 VAS

In relazione alle Componenti Ambientali si dovrà:

7. Approfondire ed implementare il rilevamento e la valutazione della qualità dell'aria sui territori attraversati, con particolare attenzione alla presenza dei ricettori sensibili, per stimare le emissioni e le ricadute dovute alla nuova infrastruttura in riferimento al dominio assunto dal SIA; completare con un calcolo delle emissioni di inquinanti associate al traffico sulla viabilità interconnessa, così come fatto per il tracciato principale, soprattutto considerando la nuova distribuzione di traffico che consegue alla creazione di un tronco totalmente ex-novo che inevitabilmente tende a modificare il quadro distributivo del traffico e delle emissioni.
8. Inserire un Protocollo Operativo con Regione, Province di riferimento, ARPA Regionale ed Enti Locali interessati, in stretta connessione con quanto previsto dal Piano di Monitoraggio generale del Passante di Mestre, per stabilire gli interventi e le azioni da attuare per ridurre le emissioni inquinanti. Le misurazioni saranno effettuate con un sistema di centraline dedicate i cui costi di acquisizione, messa in opera e gestione dovranno essere a carico del GESTORE, mentre le attività di controllo e verifica dei dati provenienti dal rilevamento saranno gestite dall'ARPA Regionale, che informerà sui superamenti e darà avvio alle procedure per l'attivazione degli interventi di riduzione delle emissioni.
9. Integrare la cartografia idrogeologica con l'indicazione della profondità dal piano di campagna della falda superficiale e valutare la vulnerabilità non sulla base dell'ambiente indisturbato, ma sulla possibile o probabile interferenza diretta dei lavori sulla falda stessa; coordinarsi nella fase di progettazione degli interventi volti alla riduzione delle criticità, con il Consorzio Acque Risorgive.
10. Verificare che le opere provvisoriale e le attività di cantiere non alterino in maniera significativa e permanente l'ecosistema fluviale; gli eventuali fenomeni transitori di alterazione delle condizioni idrobiologiche dovranno essere oggetto di monitoraggio e dovranno essere mitigate nel corso della realizzazione dell'opera.
11. Prevedere, a base delle verifiche nei punti di intersezione del tracciato e delle aree di cantiere con zone a vulnerabilità da media ad elevata e con aree di esondazione, un tempo di ritorno stabilito almeno in TR = 50.
12. Prevedere, per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali, che il sistema vasche-bacini filtro sia dimensionato in modo da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con TR=100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume; prevedere l'impossibilità che sversamenti di sostanze inquinanti possa, in alcun modo, defluire nelle reti irrigue prima del dovuto trattamento.
13. Programmare la realizzazione dei lavori in modo da evitare i periodi di massima sensibilità delle specie faunistiche eventualmente presenti, in particolare nella stagione coincidente con la fase riproduttiva del ciclo biologico (con particolare riferimento all'avifauna).
14. Porre particolare attenzione, nella progettazione definitiva, agli effetti dell'inquinamento luminoso determinato dall'opera in esercizio, prevedendone le misure di mitigazione correlate.
15. Realizzare, anche per le aree SIC/ZPS "Cave di Noale" e "Ex cave di Villetta di Salzano" posti a distanze abbastanza prossime al territorio esaminato (rispettivamente 3500 e 2280 m) una indagine sulla presenza di chiroterofauna in ambedue i siti, in cui è presumibile la presenza di questi mammiferi, prevedendo, in caso di accertata presenza, le stesse misure di mitigazione adottate per il SIC/ZPS "Ex cave di Martellago".
16. Prevedere sempre un'ampiezza delle luci di riva dei manufatti, tali da garantire il mantenimento, quando non l'ampliamento delle fasce ripariali, atte a costituire corridoi ecologici.
17. Effettuare uno studio statistico dell'area sul traffico dei mezzi pesanti e la loro incidentalità.

MINISTERO  
DELLA  
INFRASTRUTTURAZIONE  
E  
TRASPORTI  
Com.  
dell'

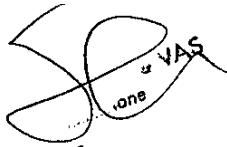
con particolare riguardo agli incidenti che possano causare sversamenti di sostanze inquinanti, per determinare la frequenza attesa degli eventi accidentali e definire una scala di pericolosità lungo il tracciato della nuova opera e dettagliare la descrizione del sistema di gestione dell'emergenza, in caso di incidente con sversamento, che si prevede di adottare lungo il percorso della nuova opera stradale.

18. Realizzare una cartografia tematica per la componente Rumore, articolata, per quanto riguarda il clima acustico esistente, su mappe acustiche in scala minima 1:5000, con individuazione di tutti i ricettori e con l'esposizione dei seguenti dati:
- Mappe acustiche dello stato attuale con individuazione dei ricettori;
  - Mappe acustiche in fase di cantiere con individuazione dei ricettori;
  - Confronto fra i livelli immessi ed emessi con i rispettivi limiti di riferimento per la classe di appartenenza del ricettore;
  - Rispetto o meno del criterio differenziale secondo cui la differenza tra il livello di rumore ambientale ed il rumore residuo (ottenuto "spegnendo" le sorgenti ascrivibili alle attività di cantiere) deve essere minore di 5dB nel periodo diurno e 3dB in quello notturno.
  - Mappe acustiche in fase di cantiere con l'inserimento degli eventuali interventi di mitigazione (ove ritenuti necessari);
  - Tutte le indicazioni relative all'ubicazione delle barriere e degli eventuali interventi diretti al ricettore, in particolare modo per i ricettori per i quali nello studio si è già riscontrato il superamento dei limiti.
19. Ricalcolare, ove sussistano le situazioni di concorsualità di infrastrutture esistenti, per ciascuna sorgente, i valori limite di emissione per i quali si dovranno dimensionare le opere di mitigazione acustica, specificando la tipologia dell'infrastruttura concorsuale, secondo quanto prescritto dall' All. 4 del DM 29/11/2000.
20. Verificare, in fase di progettazione definitiva ed esecutiva, gli aspetti estetici dei manufatti e, soprattutto, la validità e le modalità del loro inserimento nel paesaggio, anche mediante fotosimulazioni, non solo per le opere d'arte principali, ma anche per le opere di mitigazione, comprese le barriere acustiche.
21. Prevedere l'uso, nei manufatti di nuova costruzione, di tetti e pareti verdi, e considerare l'inserimento di pannelli fotovoltaici sulle pensiline delle barriere di esazione.
22. Utilizzare, in tutte le aree adibite a parcheggio, una pavimentazione alternativa all'asfalto (es. grigliato misto a verde), verificando, comunque, la possibilità di ridurre l'ampiezza.
23. Prevedere, nella fase di realizzazione delle opere:
- Le necessarie misure atte ad assicurare che le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione di sostanze inquinanti, dovute ai fluidi di perforazione, nelle falde superficiali.

Per la **fase di cantiere** si deve:

24. Dettagliare puntualmente ogni impianto di cantierizzazione:
- Realizzando una cartografia di dettaglio di tutte le potenziali interferenze dei cantieri con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, in particolare per quelle opere la cui realizzazione potrebbe richiedere l'adozione di un sistema anche temporaneo di abbassamento della falda idrica superficiale con diminuzione dell'approvvigionamento per usi industriali e/o agricoli locali;
  - definendo criteri e modalità di messa in opera delle attività di cantiere, volte alla minimizzazione degli eventuali impatti con la falda sotterranea e i corpi idrici superficiali, e le misure per la minimizzazione degli eventuali sversamenti di oli e inquinanti chimici in





fase di cantiere;

- individuando gli approvvigionamenti idrici e garantendo gli scarichi in fase di cantiere, e dimensionando gli impianti di depurazione in modo che le acque immesse nel reticolo idrografico garantiscano il rispetto dei valori limite più restrittivi previsti dal Dlgs 152/1999 e s.m.i., prevedendo, se necessario, ulteriori misure di sicurezza;
  - prevedendo per tutti i cantieri impianti con riciclo d'acqua completo per la lavorazione del materiale proveniente dallo scavo e per la produzione di calcestruzzo, e valutando il fabbisogno d'acqua ad uso industriale dei cantieri (lavaggio inerti - produzione di calcestruzzo e altro);
  - specificando la quantità e qualità degli scarichi idrici di tutte le acque di lavorazione, delle acque di lavaggio piazzali, specificando le modalità di trattamento delle acque di prima pioggia, e non, per ciascuna delle aree di cantiere;
  - progettando un sistema di collettamento finalizzato ad allontanare le acque inquinate da oli, carburanti e altri inquinanti dal cantiere ed il loro convogliamento nei siti di trattamento, con le necessarie volumetrie di accumulo, al fine di non inquinare le falde e la rete idrica superficiale al momento della loro restituzione;
  - specificando la quantità e la qualità delle immissioni in atmosfera degli inquinanti e delle polveri e le misure per evitare superamenti, imputabili alle attività di cantiere, dei valori previsti dalla normativa vigente, anche adottando la stabilizzazione delle piste di cantiere con leganti;
  - analizzando il rumore e le vibrazioni del cantiere, verificando nei ricettori sensibili più vicini ai cantieri il rispetto dei limiti differenziali;
  - descrivendo compiutamente l'eventuale movimentazione e provenienza del materiale e/o inerti afferenti al cantiere, i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo, le modalità di realizzazione della messa a dimora nel sito, l'invio a discarica di eventuali materiali pericolosi;
  - specificando le aree destinate allo stoccaggio temporaneo del terreno vegetale e le procedure atte a mantenerne nel tempo la vegetabilità.
25. Fornire un quadro di dettaglio della gestione delle terre scavate verificando che non provengano da siti contaminati o sottoposti a interventi di bonifica ai sensi del Titolo V della Parte IV del D.Lgs 152/06, come modificato dal D.Lgs.128/2010; produrre apposito progetto, ai fini della compatibilità ambientale, di riutilizzo delle terre ai sensi dell'art.186 del D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs.128/2010.
26. Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva degli impianti.
27. Utilizzare solo mezzi d'opera omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle più recenti norme nazionali e comunitarie alla data di inizio lavori del cantiere e che tutte le macchine operatrici (off road, gruppi elettrogeni) con motori a ciclo diesel, siano dotate di specifici dispositivi di contenimento del particolato ad alta efficienza.
28. Adottare, durante la fase di cantiere, tutte le misure di mitigazione possibili, relativamente alle interferenze a carico della componente fauna, con particolare riferimento all'impatto dovuto all'illuminazione, adottando impianti a luce direzionata (evitando così la dispersione del fascio di luce) che utilizzino lampade a basso impatto ecologico (es lampade a spettro di emissione ridotto).

In relazione alle **Osservazioni insorgenti dal territorio**, si dovrà:

MINISTERO  
DELLA  
TUTELA  
DEL  
BENE  
CULTURALE

29. Approfondire in fase di progettazione definitiva, in accordo con le Entità territorialmente competenti, lo studio del nodo viabilistico di intersezione EST della nuova infrastruttura con la SR245; in particolare dovranno essere verificate le soluzioni atte ad evitare la creazione di un effetto di accumulo dei suddetti flussi, prospettando tutte le soluzioni o procedure atte ad ottimizzare e canalizzare il traffico, e definendo con esattezza la posizione della nuova rotonda tramite rilievi celerimetrici di dettaglio. Analogo approfondimento dovrà essere teso a verificare un collegamento diretto tra la SP 39 "Scorzè-Mogliano" e l'accesso al casello.
30. Studiare in collaborazione con gli Enti territoriali di competenza e/o di tutela, tutte le possibili soluzioni progettuali che minimizzino gli impatti sulle preesistenze storico - architettoniche interferite; in particolare predisporre, in fase di progetto definitivo e in accordo con la Sovrintendenza competente, una modifica verso Est del tracciato di entità tale da garantire la minimizzazione o l'annullamento di impatti su Villa Astori.
31. Implementare le soluzioni di progetto definitivo con rilievi di dettaglio e conseguenti soluzioni concordate con le entità interessate alla definizione di problemi di accesso a fondi privati, sia in fase di cantiere che di esercizio, siano essi sede di residenze che di attività artigianali o industriali.
32. Analizzare e verificare in accordo con il PAI la situazione di sicurezza relativa alle aree go-lenali create in sponda destra del Dese, mettendo in atto tutte le attività atte alla messa in sicurezza delle aree citate.

Il Proponente nella redazione del **progetto definitivo** deve inoltre:

33. Predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale dell'opera, in accordo alle norme tecniche dell'Allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. e le "Linee Guida per il progetto di monitoraggio ambientale" (rev. 2 del 23 luglio 2007) redatte dalla Commissione Speciale VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale e sue successive integrazioni, con frequenze di campionamento da concordare con l'ARPA Regionale per ciascuna componente; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.
34. Concordare la durata del Monitoraggio post-operam con la Regione Veneto e con L'ARPA Regionale, proseguendolo l'operatività nel settore sino al raggiungimento di una situazione di equilibrio per le singole componenti monitorate, utilizzando in tutte le fasi (ante, in corso e post - Operam) la stessa metodica di analisi; in particolare le misure post-operam dovranno essere realizzate con le frequenze e per la durata usata in corso d'opera.
35. Inserire nel piano di monitoraggio i pozzi presenti nell'area d'influenza dell'opera utilizzati a scopi idropotabili e che emungano dai livelli di falda più profondi con l'obiettivo di evidenziare, attraverso tale controllo, le eventuali modifiche significative, in quantità e/o qualità, dell'approvvigionamento idropotabile.
36. Inserire per tutti e tre i siti SIC/ZPS presenti, a valle dell'analisi dei corridoi di spostamento di chirotteri e uccelli, che possono spostarsi da un sito all'altro per riprodursi e alimentarsi, un adeguato monitoraggio su tali popolazioni al fine di valutare i reali effetti negativi prodotti dalla costruzione e dall'esercizio dell'opera sulle specie e sugli habitat in essi presenti.
37. Per quel che riguarda lo Svincolo di Martellago-Scorzè, in relazione all'approfondimento relativo all'analisi faunistica, prevedere un monitoraggio post-operam dell'area in esame per verificare la funzionalità dei corridoi creati.
38. Adottare, entro la 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).
39. Dettagliare la provenienza degli approvvigionamenti per le terre da utilizzare nei rilevati. Nel caso risulti necessario prevedere l'apertura e l'utilizzo di una nuova cava, il progetto dovrà essere sottoposto ad approvazione da parte del MATTM.

Si raccomanda inoltre che:

- a. La progettazione dello svincolo di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta sia ulteriormente approfondita e sottoposta ad una accurata verifica di congruenza con tutte le iniziative in atto nello stesso ambito territoriale con la rimodulazione sia del quadro trasportistico che della localizzazione dello svincolo, in considerazione dell'esistenza di iniziative infrastrutturali di rilevante importanza, sotto il profilo territoriale (Orte-Mestre immediatamente ad Est, collegamenti con A4, GRA di Padova e SITAVE ad Ovest), in corso di progettazione e realizzazione nell'area, ognuna a differente livelli di avanzamento procedurale e progettuale.
- b. Qualora non previsto, venga inserito nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura possieda o, in mancanza, acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione di cui al Regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere.
- c. Il progetto definitivo preveda, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, ecc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree protette) e preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili (terreni di riporto di scadente qualità, ecc.).
- d. Si utilizzi, per il monitoraggio ambientale, il supporto di competenze specialistiche qualificata, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni.
- e. Si prevedano opportuni programmi di pulizia e manutenzione di tutti i manufatti idraulici destinati alla operatività della laminazione (botte a sifone, attraversamenti, ecc.) la cui ufficio-sità costituisce presupposto fondamentale per la buona riuscita delle misure di mitigazione.
- f. Siano verificate, in fase di progettazione definitiva, le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole al fine di salvaguardarne quanto più possibile l'integrità e la funzionalità e siano delineate le eventuali azioni di mitigazione e/o compensazione.
- g. Si raccomanda, in riferimento all'indicazione progettuale, l'utilizzo per le siepi arboree di piante che producano frutti eduli, e l'inserimento di rosacee proprio per facilitare la maggiore eterogeneità dei consumatori finali.
- h. Si preveda per la segnaletica orizzontale l'utilizzo di tecniche che massimizzino la visibilità anche in condizioni di nebbia.
- i. Si favorisca, se possibile, la continuità di tutte le opere a verde di mitigazione con gli interventi, in corso di esecuzione nelle medesime tratte, del progetto "Passante Verde".

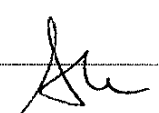





F.R.

ALLEGATO A

ELENCO OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Passante Autostradale di Mestre : Caselli di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta e Martellago-Scorzé  
 Procedura di V.I.A. "Legge Obiettivo" ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 in attuazione della L. 443/2001.

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi/Osservazione	Controdeduzione e Note
1.	08/09/2009	DSA-2009-23566	Libera Associazione Pro Caorilega	Relativamente al casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta: si chiede sia considerata la possibilità realizzare un collegamento verso ovest in relazione con la statale 515.	Non pertinente
2.	21/09/2009	DSA-2009-24862	Provincia di Venezia	Richiesta di proroga per consegna osservazioni (Telegramma)	Se ne prende atto
3.	22/09/2009	DSA-2009-24907	Provincia di Venezia	Richiesta di proroga di cui al protocollo precedente	Se ne prende atto
4.	22/09/2009	DSA-2009-24966	Comune di Scorzé (Venezia)	<p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, relativamente al casello di Martellago-Scorzé:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Si chiede che il casello si denominato "Casello di Scorzé", e che sia prevista la collocazione di un cartello indicante "Scorzé, terra dell'acqua e del radicchio rosso";</li> <li>2- Si chiede siano inserite all'interno della legge obiettivo anche la strada di collegamento tra la rotatoria della Castellana e la SP 37, tra questa e la SR 515, quindi tra la SR 515 e località Crosarona, così come del collegamento tra Passante e nuovo Ospedale di Mestre;</li> <li>3- Si esprime parere favorevole alla variante 2;</li> <li>4- Si chiede non siano previste le rotatorie su via San Polo e via Ponte Nuovo;</li> <li>5- Siano previste barriere fonoassorbenti capaci di mascherare anche i mezzi in transito, realizzate in modo da ridurre l'impatto visivo;</li> <li>6- Che sia realizzato un intervento di mitigazione ambientale lungo l'asse nord-sud per una profondità di 300 m, da effettuare con esproprio, dove sia realizzato un parco comunale, sia inoltre riconosciuto un contributo economico permanente a favore della gestione del parco;</li> <li>7- L'illuminazione lungo il viadotto sia studiata in modo da limitare l'inquinamento luminoso;</li> <li>8- In prossimità della frazione di Cappella siano realizzate due alberate al fine di contenere gli impatti acustici e visivi del casello e del passante;</li> <li>9- Siano trattate le acque di prima pioggia in modo da limi-</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1- Accoglibile;</li> <li>2- Non pertinente;</li> <li>3- Se ne prende atto;</li> <li>4- Vedi successiva Oss. 5 punto 5</li> <li>5- In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione compensazione;</li> <li>6- Parzialmente accoglibile, in fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutati in modo più approfondito gli interventi di compensazione, per quanto riguarda la fase di gestione dell'opera saranno sviluppati specifici accordi con le amministrazioni locali;</li> <li>7- In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, sarà valutata la soluzione ottimale, in ottemperanza alla normativa vigente, recentemente recepita dalla legge regionale n. 1712009.</li> <li>8- Accoglibile, tuttavia si consideri che, per prevedere tali mitigazioni, sarebbe necessario ampliare l'area di esproprio.</li> <li>9- La raccolta e trattamento delle acque meteoriche è stata approfondita all'interno del progetto e del SIA;</li> <li>10- Non accoglibile, gli ambiti di laminazione sono stati previsti all'interno del progetto;</li> <li>11- Non accoglibile, gli ambiti di fitodepurazione sono stati previsti all'interno del progetto;</li> </ol>

N°	Data	Protocollo	mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e note
				<p>tare la dispersione delle sostanze inquinanti;</p> <p>10- Siano realizzate vasche di laminazione;</p> <p>11- Siano realizzati ambiti di fitodepurazione per trattare le acque prima di essere riversate nel Dese;</p> <p>12- Si chiede chiarezza e specifico approfondimento riguardo le tematiche di natura idrogeologica;</p> <p>13- Sia messa in sicurezza via Milano e sia prevista una pista ciclabile lungo la SR 245 tra Scorzè e Crosarona;</p> <p>14- Sia prevista in corrispondenza dell'accesso al casello apposita piazzola di sosta, nonché strutture di controllo in gestione al Comune di Scorzè e una postazione dei vigili del fuoco;</p> <p>15- Si considera migliore la soluzione denominata a diamante rovesciato;</p> <p>16- Si richiede sia valutata la possibilità di un attraversamento in sottopasso sul Passante.</p>	<p>12- Le tematiche idrauliche e idrogeologiche sono state sviluppate in modo approfondito anche coinvolgendo il consorzio di bonifica, che ha fornito indicazioni progettuali.</p> <p>13- Nell'ambito delle successive fasi progettuali sarà valutata la possibilità di realizzare quanto richiesto;</p> <p>14- Vedi precedente punto 13</p> <p>15- Se ne prende atto</p> <p>16- Vedi successiva Oss. 5, punto 5</p>
			<p>Comitato Cittadino Cappella Vive</p>	<p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, relative al casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>1- Si evidenzia il forte impatto tra opera e aree a rischio idrogeologico riferite al Dese, senza che sia trovata una soluzione;</p> <p>2- Si evidenziano gli impatti relativi al sistema sottrico testimoniale;</p> <p>3- Non si concorda con la soluzione a doppio casello, l'unica considerata in fase di progettazione e VIA; sia considerata anche la soluzione a diamante;</p> <p>4- Si chiede sia considerato un asse più lontano dal corso del Dese;</p> <p>5- Nel caso sia previsto il doppio casello sia considerata la possibilità di sotto passare il passante;</p> <p>6- Siano compensate e mitigate le alterazioni relativamente all'area umida corrispondente all'asse del Dese;</p> <p>7- Sia considerata la realizzazione della rotonda su via Cà Nove;</p> <p>8- Non siano realizzate le rotonde su via San Paolo e via Ponte Nuovo;</p> <p>9- Sia considerata la continuità tra sistema di casello e circonvallazione di Scorzè;</p> <p>10- Siano attuati gli interventi di mitigazione previsti, secondo le migliori tecniche e in relazione alla sensibilità</p>	<p>1- La soluzione base proposta analizza il problema idraulico già preesistente. Sono stati individuati degli interventi; di concerto con il Consorzio di Bonifica Dese-Sile, che consentono di migliorare la situazione esistente e che impegnano una parte importante delle aree occupate dal progetto.</p> <p>2- Le ricadute all'interno del sistema storico-testimoniale sono state considerate e valutate, predisponendo apposite schede riguardanti gli edifici interfacciati, analizzando le trasformazioni storiche e l'impatto sul sistema archeologico;</p> <p>3- La soluzione a diamante comporterebbe importanti interferenze con le opere esistenti del Passante già in esercizio e quindi è da escludere.</p> <p>4- La posizione dell'asse è legato a richieste specifiche della Soprintendenza ai Beni Ambientali.</p> <p>5- La realizzazione di un sottopasso sarebbe problematica dal punto idraulico e idrogeologico e interferirebbe in maniera incompatibile con l'esercizio del Passante, comportando la demolizione di parte delle opere.</p> <p>6- Le mitigazioni in progetto sono state pensate in tal senso e nel quadro economico è comunque prevista una voce di spesa per eventuali interventi compensativi che saranno concordati con gli enti competenti;</p> <p>7- Se ne prende atto; la soluzione di variante 2 prevede il</p>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Praniga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>dell'ambiente.</p>	<p>sottopasso;</p> <p>8- Le rotatorie citate sono riferite a due soluzioni diverse. Nel caso di via San Paolo è necessaria a dare continuità al tessuto viario esistente; la rotatoria di via Ponte Nuovo non è attualmente inserita nel progetto.</p> <p>9- La continuità è garantita dalla bretella di innesto sulla SR 245 e dalla relativa rotatoria;</p> <p>10- in fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo approfondito le opere di mitigazione e compensazione;</p>
6.	23/09/2009	DSA-2009-25076	Comitato Cittadino per la Tutela del Graticolato di Pianiga	<p>Vedi osservazione n.7</p> <p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, a proposito del casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Si ravvisa l'illegittimità del procedimento dal momento che la realizzazione dell'opera deriva da una mancata osservanza di quanto prescritto all'interno del parere V.I.A. del 16.09.2003 e Delibera C.I.P.E. n.80 del 07.11.2003, relativamente alla soluzione del nodo afferente alla barriera autostradale e dei caselli attigui;</li> <li>2- Siano valutate le ricadute derivanti dalla realizzazione dell'opera in relazione al contesto territoriale e insediativo di Dolo-Roncoduro.</li> <li>3- Non è stata considerata una soluzione alternativa all'ipotesi di soluzione del nodo di Roncoduro, considerando anche la disponibilità di aree.</li> <li>4- Viene in parte vanificata la variante di Roncoduro, conervenendo a quanto previsto dalla delibera CIPE 80/2003.</li> <li>5- La realizzazione del casello viene a modificare la base su cui gli studi e le simulazioni sono stati sviluppati in fase di VIA del Passante di Mestre;</li> <li>6- Considerando i giorni nei quali sono stati effettuati gli incontri pubblici e di come le pubbliche amministrazioni non hanno "pubblicizzato" in modo adeguato il procedimento, si evidenzia una limitata possibilità di partecipazione;</li> <li>7- Si considera come l'intervento non sia da considerarsi ricadente all'interno dell'ambito riferibile alle competenze dell'ufficio del Commissario;</li> </ol>	<p>Vedi osservazione n.7</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Non pertinente;</li> <li>2- Non pertinente;</li> <li>3- Non pertinente;</li> <li>4- Vedi osservazione 1</li> <li>5- La metodologia e le analisi condotte, quanto le simulazioni, si sviluppano a partire da quanto costruito e implementato all'interno della procedura di valutazione d'impatto del Passante di Mestre;</li> <li>6- Non accoglibile, la procedura di pubblicazione e informazione al pubblico risulta con forme a quanto previsto secondo la vigente normativa;</li> <li>7- Non accoglibile, l'opera è funzionale e necessaria alla migliore efficienza del sistema definito dal Passante di Mestre;</li> <li>8- a) e b) L'osservazione trova riscontro nelle analisi sviluppate nel SIA, nelle prescrizioni del presente parere e nella raccomandazione a) relativa al nodo di Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta.</li> <li>9- L'Osservazione è stata esaminata dalla Commissione e riconsiderata nelle prescrizioni e raccomandazioni per la successiva fase progettuale, anche in considerazione del necessario Coordinamento con le altre opere in previsione nella stessa area;</li> <li>10- Non accoglibile, la compatibilità è stata considerata, le opere di mitigazione e compensazione saranno funzionali a potenziare la connettività ecologica;</li> <li>11- Non accoglibile, lo studio ha valutato gli effetti entro un ambito congruo e in rispetto agli elementi interferenti</li> </ol>
7.	23/09/2009	DSA-2009-25079	C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio		

N°	Data	Protocollo	Imminente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
8.	23/09/2009	DSA-2009-25080	Società SARO di G.F. Nitti s.a.s.	<p>Riguardo la stima dei flussi veicolari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a- si evidenzia come lo scenario utilizzato per le simulazioni non tenga conto delle trasformazioni territoriali, come Veneto City, progetto di RFI,...</li> <li>b- non appare credibile la proiezione dal modello, anche in funzione delle tipologie di traffico.</li> </ul> <p>9- Non appare motivato il consumo di suolo agricolo, per tanto si evidenzia la contrarietà alle soluzioni proposte;</p> <p>10- La localizzazione appare incompatibile con il varco di connessione naturalistica posta in prossimità di Albarea;</p> <p>11- Non si considerano le fragilità legate all'agrocenturiato;</p> <p>12- Non vengono considerati gli effetti sul quadro insediativo più ampio;</p> <p>13- Le analisi relative alla qualità dell'aria appaiono limitate solamente all'ambito più prossimo al casello;</p> <p>14- Appare inadeguata e problematica la soluzione dell'applicazione dell'agevolazione tariffaria;</p> <p>15- Si sviluppano osservazioni specifiche riguardo la componente acustica (vedi osservazione 6);</p> <p>16- Si sviluppano osservazioni specifiche riguardo l'analisi costi-benefici (vedi osservazione 6).</p> <p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, relativamente al casello Dolo - Pianiga - Riviera del Brenta:</p> <p>1- Relativamente all'analisi costi-benefici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. non appare motivata la scelta dei parametri di definizione dei pesi utili alla definizione degli scenari di progetto;</li> <li>b. all'interno della valutazione finale costi-benefici non sono stati considerati i "costi di circolazione", capaci di modificare sensibilmente il bilancio;</li> <li>c. non appare bilanciata la valutazione dei parametri relativi alla quantificazione economica dei tempi di percorrenza sviluppata su base delle categorie economiche;</li> <li>d. non appare comparata la valutazione costi-benefici a diverse soluzioni alternative.</li> </ul> <p>2- Relativamente al rumore:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. si considera come la valutazione degli impatti acustici sia espressa sulla base di rumore medio relativo ad un periodo (Leq dB(A)) e non in termini di limite</li> </ul>	<p>dall'opera (impatto archeologico);</p> <p>12- Le analisi considerano il quadro territoriale, le relative possibili all'interno dell'ambito spaziale congruo, in quanto re gli effetti delle azioni indotte;</p> <p>13- Non accoglibile, lo studio ha valutato gli effetti effimero, in ambito congruo e in rispetto a quanto previsto dalla vigente normativa;</p> <p>14- Agevolazioni /esenzioni sul pedaggio saranno oggetto di valutazione nelle successive fasi procedurali.</p> <p>15- Vedi osservazione n. 6;</p> <p>16- Vedi osservazione n. 6;</p>
1.				<p>Relativamente all'analisi costi-benefici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Il costo del tempo utilizzato è omogeneo a quello assunto dai più recenti studi del traffico della Regione Veneto. Per quanto attiene alle eventuali variazioni del costo del tempo, in ragione della motivazione dello spostamento si deve considerare che non risulta nota la distribuzione motivazionale degli utenti della A4 autostrada TO-TS, e pertanto ogni adattamento, come quelli indicati dall'osservazione risulta arbitraria. È invece corretto valutare complessivamente l'errore eventuale di sovra o sotto-stima attraverso l'analisi di sensitività che è parte integrante dell'ACB.</li> <li>b. I costi di circolazione sono stati considerati così come riportati al paragrafo "6.1.3" dell'ACB e tali valori sono stati successivamente utilizzati nel corso della redazione dell'analisi per stimare le componenti ambientali e le relative influenze economiche.</li> <li>c. La percentuale dell'effetto del casello di Pianiga rispetto all'effetto complessivo indotto dalle opere e</li> </ul>	

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>massimo istantaneo (dB(A));</p> <p>b. si richiede sia prevista una valutazione basata sullo scenario temporale di traffico di medio-lungo periodo;</p> <p>c. si considera la modellizzazione del rumore non aderente alla realtà del progetto in considerazione di come lo sviluppo almetrico generi maggiori emissioni rumorose dovute alle pendenze che i veicoli affrontano;</p> <p>d. sia considerato un livello di impatto acustico più elevato in considerazione del margine di errore dichiarato in fase di costruzione del modello, applicando un principio di precauzione;</p> <p>e. si definisce come sia incompatibile la realizzazione di un'opera capace di produrre situazioni oltre i limiti di soglia acustica, non mitigabili alla fonte dei disturbi;</p> <p>f. siano considerate le ricadute del clima acustico in funzione della salute umana sulla base delle Linee Guida di salute acustica dell'O.M.S.</p> <p>3- Siano valutate le ricadute derivanti dalla realizzazione dell'opera in relazione al contesto territoriale e insediativo di Dolo-Roncoduro.</p>	<p>dalle modalità di esazione oggetto di valutazione è del 20% e tale percentuale è stata oggetto di calcolo del corso della redazione del AGB ma il calcolo non è riportato nel documento.</p> <p>Le differenze dei contributi dei trasferimenti dei flussi veicolari analizzati sono state sviluppate sulla base di combinazioni di scenari onloff (con caselli attivi e non) al fine di evidenziare le singole influenze dei caselli sottesi nella tratta da Pianiga a Venezia Ovest, sull'assetto generale della mobilità.</p> <p>d. Relativamente alle alternative analizzate si rimanda alle valutazioni emerse nel SLA</p>
				<p>2- Relativamente al rumore:</p> <p>a. L'analisi e i risultati di questa sono stati condotti e riportati in osservanza della vigente normativa in materia;</p> <p>b. Dal momento che all'interno del contesto, così come del sistema trasportistico, si verranno a produrre effetti dovuti a trasformazioni territoriali attualmente in fase di definizione, configurando un quadro di indeterminata, la definizione su medio-lungo periodo può non essere pienamente aderente alla realtà in divenire. Va tuttavia considerato come il sistema di monitoraggio, da gestire in fase di entrata a servizio dell'opera, sia funzionale al controllo dello stato ambientale, e all'eventuale realizzazione di opere compensative e correttive;</p> <p>c. Il modello sviluppato tiene conto delle diverse condizioni d'uso dell'infrastruttura, in particolare simulando le condizioni di traffico fluido, interrotto e accelerato;</p> <p>d. In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione compensazione;</p> <p>e. Gli interventi di mitigazione previsti hanno un effetto migliorativo sul contesto in cui l'opera infrastrutturale di progetto viene collocata per la presenza degli interventi di mitigazione che hanno effetti anche nei confronti dell'autostrada esistente;</p>	<p>2- Relativamente al rumore:</p> <p>a. L'analisi e i risultati di questa sono stati condotti e riportati in osservanza della vigente normativa in materia;</p> <p>b. Dal momento che all'interno del contesto, così come del sistema trasportistico, si verranno a produrre effetti dovuti a trasformazioni territoriali attualmente in fase di definizione, configurando un quadro di indeterminata, la definizione su medio-lungo periodo può non essere pienamente aderente alla realtà in divenire. Va tuttavia considerato come il sistema di monitoraggio, da gestire in fase di entrata a servizio dell'opera, sia funzionale al controllo dello stato ambientale, e all'eventuale realizzazione di opere compensative e correttive;</p> <p>c. Il modello sviluppato tiene conto delle diverse condizioni d'uso dell'infrastruttura, in particolare simulando le condizioni di traffico fluido, interrotto e accelerato;</p> <p>d. In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione compensazione;</p> <p>e. Gli interventi di mitigazione previsti hanno un effetto migliorativo sul contesto in cui l'opera infrastrutturale di progetto viene collocata per la presenza degli interventi di mitigazione che hanno effetti anche nei confronti dell'autostrada esistente;</p>

56/11/11  
 11/11/11  
 11/11/11

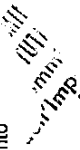


DELL'A  
no T  
Am  
areloric

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdichiarazione e Note
9.	23/09/2009	DSA-2009-25089	Ass. zione Laboratorio Mirano Condivisa	<p>Vedi osservazione n. 7</p> <p>Si tratta di osservazione articolata su più punti, relativamente al casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- si ravvisa l'illegittimità del procedimento dal momento che la realizzazione dell'opera deriva da una mancata osservanza di quanto prescritto all'interno del parere VIA del 16.09.2003 e delibera C.I.P.E. n.80 del 07.11.2003, relativamente alla soluzione del nodo afferente alla barriera autostradale e dei caselli attigui;</li> <li>2- appare incompatibile la realizzazione così come prevista, dal casello in relazione all'area di vincolo archeologico;</li> <li>3- si riscontra un'incompletezza nell'istruttoria dal momento che non si è proceduto a predisporre una valutazione della modifica dell'assetto del nodo A4-A57 successivamente all'approvazione del CIPE;</li> <li>4- non si ritiene legittimo il procedimento considerando come i poteri attribuiti al Commissario siano legati esclusivamente per il completamento delle attività già intraprese.</li> </ol>	<p>f. L'analisi e la valutazione degli impatti è stata sviluppata in riferimento alla vigente normativa in materia, evidenziando come i limiti definiti dalla OMS non sono limiti di legge.</p> <p>3- L'osservazione trova riscontro nel SIA, nel parere e nelle prescrizioni e nel Piano di Monitoraggio Ambientale. Si ricorda che tutta l'area dovrà subire una fase progettuale di approfondimento dovuta alla concorsualità di altre opere nella stessa area.</p>
10.	23/09/2009	DSA-2009-25091	Società Rosa S.r.l.	<p>Vedi osservazione n. 7</p> <p>Si nota quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- si fa riferimento in questa sede all'Allegato A alla Dgr n. 293 del 16 febbraio 2010 della Regione Veneto, in cui si è siglato il Protocollo d'Intesa tra Regione Veneto, Comune di Pianiga e Commissario Delegato per l'Emergenza Socio-Economico-Ambientale della Viabilità di Mestre per la definizione delle Azioni e degli Interventi conseguenti alla Realizzazione del Casello Autostradale di Dolo-Pianiga, ricadente nel tratto della A4 ricompreso tra il casello di Padova est e l'interconnessione A4 - A57, in cui le Parti ritengono necessario definire congiuntamente un insieme di iniziative e condividere reciproci impegni in relazione ai possibili effetti indotti dalla realizzazione della nuova opera anche con la previsione di idonee azioni per quanto attiene alla viabilità ordinaria interessata; la richiesta di Illegittimità di cui all'Osservazione, non esime la Commissione dall'esame della proposta.</li> <li>2- gli aspetti relativi sono stati esaminati nella procedura;</li> <li>3- l'osservazione si ritiene legittima e ricompresa nel quadro prescrittivo e nelle raccomandazioni relative agli approfondimenti della successiva fase progettuale;</li> <li>4- la nota non è di competenza di questa Commissione.</li> </ol> <p>1- le analisi e le valutazioni sono state sviluppate considerando il quadro sistemico e territoriale capace di vere relazioni con l'opera in oggetto;</p> <p>2- non pertinente;</p> <p>3- l'opera non sostituisce alcun intervento, ma anzi integra il sistema infrastrutturale risultando strategico per la completa funzionalità territoriale del sistema relazionale</p>	<p>Vedi osservazione n. 7</p> <p>Si nota quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- si fa riferimento in questa sede all'Allegato A alla Dgr n. 293 del 16 febbraio 2010 della Regione Veneto, in cui si è siglato il Protocollo d'Intesa tra Regione Veneto, Comune di Pianiga e Commissario Delegato per l'Emergenza Socio-Economico-Ambientale della Viabilità di Mestre per la definizione delle Azioni e degli Interventi conseguenti alla Realizzazione del Casello Autostradale di Dolo-Pianiga, ricadente nel tratto della A4 ricompreso tra il casello di Padova est e l'interconnessione A4 - A57, in cui le Parti ritengono necessario definire congiuntamente un insieme di iniziative e condividere reciproci impegni in relazione ai possibili effetti indotti dalla realizzazione della nuova opera anche con la previsione di idonee azioni per quanto attiene alla viabilità ordinaria interessata; la richiesta di Illegittimità di cui all'Osservazione, non esime la Commissione dall'esame della proposta.</li> <li>2- gli aspetti relativi sono stati esaminati nella procedura;</li> <li>3- l'osservazione si ritiene legittima e ricompresa nel quadro prescrittivo e nelle raccomandazioni relative agli approfondimenti della successiva fase progettuale;</li> <li>4- la nota non è di competenza di questa Commissione.</li> </ol> <p>1- le analisi e le valutazioni sono state sviluppate considerando il quadro sistemico e territoriale capace di vere relazioni con l'opera in oggetto;</p> <p>2- non pertinente;</p> <p>3- l'opera non sostituisce alcun intervento, ma anzi integra il sistema infrastrutturale risultando strategico per la completa funzionalità territoriale del sistema relazionale</p>
11.	23/09/2009	DSA-2009-25096	Comune di Fiesso d'Artico (Venezia)	<p>Anticipando quanto contenuto nella DCC n.40 del 17.09.2009, si esprime contrarietà alla realizzazione del casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta, in riferimento a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- mancanza di uno studio complessivo del sistema territoriale;</li> <li>2- l'opera non rientra all'interno di quanto approvato del</li> </ol>	<p>Anticipando quanto contenuto nella DCC n.40 del 17.09.2009, si esprime contrarietà alla realizzazione del casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta, in riferimento a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- mancanza di uno studio complessivo del sistema territoriale;</li> <li>2- l'opera non rientra all'interno di quanto approvato del</li> </ol>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorze Viabilità di Collegamento

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>CIPE con delibera 8/01/2003;</p> <p>3- si tratta di un'opera che sostituisce una già finanziata che viene a consumare oltre a risorse economiche risorse territoriali;</p> <p>4- non appare condivisibile l'ipotesi prospettata di riduzione del traffico;</p> <p>5- si ritiene più utile un sistema viario complessivo mirato ad allontanare il traffico dal sistema insediativo della riviera del Brenta;</p> <p>6- la realizzazione dell'opera comporterà un aumento di traffico in relazione all'asse di via Piove in corrispondenza di Casello 9, in contrasto con le prospettive espresse da comune e provincia di Venezia;</p> <p>7- sia da considerare un sistema infrastrutturale capace di funzionare da circonvallazione scaricando il traffico lungo via Piove;</p> <p>8- si evidenzia la preoccupazione relativa alla realizzazione di un sistema collegato alla Romea Commerciale che verrebbe ad aggravare la situazione del traffico transiente all'interno del comune;</p> <p>9- non si condivide la strategia di dare maggior importanza alle connessioni dei poli economico-produttivi a discapito della qualità dell'abitato.</p>	<p>locale e sovra locale;</p> <p>4- l'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate.</p> <p>5- non pertinente;</p> <p>6- l'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate al Parere Reg. Veneto</p> <p>7- non pertinente (vedi punto 6)</p> <p>8- non accoglibile, trattasi di un'ipotesi di percorso non plausibile</p> <p>9- la strategia di connettere i maggiori poli economici-produttivi è sviluppata anche in funzione e coerenza di un miglioramento della qualità urbana</p>
12.	23/09/2009	DSA-2009-25114	Ecolstituto del Veneto "Alexander Langer"	<p>L'oggetto dell'Osservazione è la proposta di intervento formulata dal "Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre" nel mese di Agosto 2009, presentata e depositata alla procedura speciale di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale ai sensi del D.Lgs 20.08 2002 e resa disponibile per le pubbliche consultazioni e osservazioni.</p> <p>L'osservazione evidenzia i seguenti punti:</p> <p>1. Modellazione inquinamento atmosferico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mancanza di una caratterizzazione del reale stato ambientale del sito ex-ante all'intervento e mancanza di una validazione delle stime modellistiche.</li> <li>• Procedimento di modellizzazione non applicabile alle situazioni di maggior prossimità e di maggior criticità.</li> <li>• Inadeguata previsione dei carichi inquinanti prodotti nelle reali velocità media di deflusso del traffico.</li> <li>• Modellizzazione inadeguata dell'andatura varia del flus-</li> </ul>	<p>La Commissione ha effettuato l'analisi del progetto preliminare presentato e, nell'ambito delle sue attribuzioni, ha richiesto i necessari approfondimenti e le integrazioni relative a tutte le componenti ambientali.</p> <p>In seguito alle richieste il progetto ha avuto una ripubblicazione con riapertura delle tempistiche relative al nuovo periodo di possibile osservazione.</p> <p>Le risultanze dello studio e delle integrazioni trovano riscontro nel Parere e nell'impianto prescrittivo dello stesso.</p>



N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
13.	24/09/2009	DSA-2009-25247	Sig. ra Silvia Della Lana	<p>so del traffico in transito nel nodo "casello"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Per quanto detto, necessità di impegni vincolanti (sanzionabili e con poteri sostitutivi) per l'immediato risanamento di eventuali situazioni critiche di esposizione all'inquinamento atmosferico emergenti ex-post.</li> <li>Mancata previsione della qualità finale complessiva dell'aria (in particolare, per il PM10)</li> <li>Mancata previsione delle condizioni ambientali finali sul medio-lungo periodo</li> <li>Sussistenza di dubbi relativi all'adeguato livello di considerazione di alcuni esiti di merito della previsione modellistica.</li> <li>Mancata individuazione, censimento ed eventuale debita mitigazione dei singoli recettori in qualche misura interessati da peggioramento delle condizioni di esposizione all'inquinamento atmosferico</li> </ul> <p>Si chiede quindi una debita integrazione e/o riedizione, che soddisfi le richieste e considerazioni sopra esposte ai diversi punti 1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 2, 3, 4 e 5, preventivamente a ogni ulteriore avanzamento procedurale del progetto.</p> <p>Per quanto riguarda la tratta posta ad est del casello di Martellago-Scorzè, si chiede sia considerato il tracciato della Super Castellana capace di ridurre le interferenze con villa Astori, mulino Vidali, l'area di rischio idraulico e l'ambito dell'azienda agricola di proprietà.</p> <p>Si allega planimetria</p>	<p>Vedi Osservazione n° 24</p>
14.	28/09/2009	DSA-2009-25419	Famiglia Dovilio Pastrello	<p>In considerazione degli impatti derivanti dal traffico veicolare indotto dal casello di Martellago-Scorzè, si chiede lo spostamento dell'azienda di proprietà.</p> <p>La scrivente è proprietaria di terreni siti nel Comune di Santa Lucia di Piave (TV) interessati dallo svincolo di Martellago-Scorzè e soggetti ad espropriazione per pubblica utilità, facendo opposizione a tale esproprio.</p> <p>In relazione al casello di Martellago-Scorzè, si chiede siano realizzati appositi interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica, nonché soluzione dei rischi idrogeologici esistenti e garanzia di piena accessibilità, in corrispondenza di località Cà Morbiati.</p>	<p>Le attività espropriative ed eventuali richieste di danni o richieste di delocalizzazione di attività, verranno prese in considerazione nelle successive fasi della procedura espropriativa, secondo le specifiche del Testo Unico in materia di Espropriazioni.</p> <p>Non pertinente, l'osservazione si riferisce ad altra opera stradale.</p>
15.	28/09/2009	DSA-2009-25428	Azienda Agricola Carobolante Bellussi Loreta	<p>Abitanti di Via Mezzaluna in Comune di Martellago</p>	<p>L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate al Parere Reg. Veneto.</p>
16.	28/09/2009	DSA-2009-25470		<p>Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè</p>	<p>Vigilanza di Collegamento</p>

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
17.	28/09/2009	DSA-2009-25471	Comitato Cittadino per la Tutela del Graticolato di Pianiga	Vedi osservazione n.7 Si formula osservazione relativamente alla variante (1) del casello di Mantellago-Scorzè, chiedendo la modifica del tracciato più a sud o a nord, in particolare per limitare l'interferenza con villa Astori.  Si allega planimetria	Vedi osservazione n.7 La soluzione proposta nella planimetria allegata comporta la sovrapposizione del nuovo sedime stradale con l'attuale via Ponte Nuovo. Ciò comporterebbe le seguenti problematiche: <ul style="list-style-type: none"> <li>• difficoltà di adeguamento di via Ponte Nuovo agli standard di una viabilità di scorrimento;</li> <li>• necessità di mantenere la continuità viabilistica in fase di cantiere su via PonteNuovo, e in fase di esercizio su via Morosini, che dovrebbe comunque essere superata senza realizzare interconnessioni (sottopassata o sovrappassata).</li> </ul>
18.	28/09/2009	DSA-2009-25472	Sigg. Giacinto Beggio, Marilisa e Giancarlo Miatto, Franca Camera e Anna Meggetto		
19.	28/09/2009	DSA-2009-25478	Società SARO S.n.c. di G.F. Nitti	Vedi Osservazione n°8 Si trasmette DCC n.56 del 17.09.2009, dove si richiede, relativamente al casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta: <ol style="list-style-type: none"> <li>1- lo spostamento del parcheggio localizzato ad est della rotatoria di raccordo sul lato ovest della stessa;</li> <li>2- prevedere il raccordo all'interno della proposta rotatoria di progetto tra la bretella di via Arino e la via Falcone Borsellino (SP28) della via Garzare che, attualmente, si inserisce lungo la SP28 con un'intersezione pressoché perpendicolare;</li> <li>3- considerare le fasce di rispetto stradale non a partire dal sedime stradale ma anche delle pertinenze (casello, parcheggio,-) su via A-</li> <li>4- sia realizzata una pista ciclabile tra la rotatoria su via Arino e la SR 11;</li> <li>5- siano previste opere di mitigazione acustica e visiva a corrispondenza della strada provinciale e dell'area a parcheggio, approfondendo le garanzie finanziarie e realizzative;</li> <li>6- non si concorda con la variante 2 dal momento che si evidenziano maggiori ripercussioni all'interno del tessuto abitato;</li> <li>7- sia garantita priorità alla realizzazione dell'opera</li> </ol> Si trasmette DCC n. 26 del 17.09.2009, dove si esprime parere contrario alla realizzazione dell'opera, considerando come:	Vedi Osservazione n°8 1- la localizzazione del parcheggio prevista in progetto sfrutta un'area esistente compresa tra la SP28 e la fossa Crea, al fine di preservare, per quanto possibile, l'area ad ovest della SP28; 2- Si ritiene accoglibile l'osservazione poiché in linea con le richieste della Provincia di Venezia di aumentare il diametro della rotatoria fino a 40m e poiché consente l'eliminazione di un innesto, a favore della sicurezza della via Borsellino/Falcone; 3- Viene fatto riferimento a quanto previsto dalla vigente normativa in materia; 4- non pertinente; 5- in fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione compensazione; 6- Se ne prende atto, tuttavia le misure di mitigazione previste per la soluzione 2 sono tali da contenere le emissioni entro i termini di legge; 7- Se ne prende atto
20.	28/09/2009	DSA-2009-25537	Comune di Dolo (Venezia)		
21.	28/09/2009	DSA-2009-25543	Comune di Pianiga (Venezia)		1- i dati riportati ed utilizzati per le diverse valutazioni tengono conto dei valori più aggiornati disponibili quanto di misurazioni effettuate ad hoc;

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
22.	29/09/2009	DSA-2009-25652	C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio	1- il progetto riporta dati e analisi non aggiornate relativamente agli aspetti trasportistici e ambientali; 2- lo scenario di analisi delle opere in corso di progettazione e realizzazione risulti carente; 3- non siano previste opere di mitigazione o compensative relativamente al traffico previsto in realizzazione all'area nord-ovest; 4- non viene considerato il quadro definito dalla realizzazione di Veneto City.	2- L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate; 3- non pertinente; 4- allo stato attuale non appare definibile un quadro che tenga conto della realizzazione di Veneto City, trattandosi di un intervento caratterizzato da un elevato grado di indeterminazione. Si evidenzia come in fase di realizzazione dell'intervento sarà questo a dover definire le opere necessarie alla propria integrazione territoriale e trasportistica.
23.	29/09/2009	DSA-2009-25655	Sig. Leonardo Scarpa	Vedi osservazione n. 7 Vedi osservazione n. 24	Vedi osservazione n. 7 Vedi osservazione n. 24
24.	29/09/2009	DSA-2009-25663	Sig. Giancarlo Vidali	Si chiede lo spostamento più a nord del tracciato che corre lungo il Dese in prossimità del Mulino di via Cà Nove, in considerazione delle valenze e fragilità ambientali, anche recuperando il tracciato della Super Castellana.	Il tracciato è stato ubicato in posizione più adiacente al Fiume Dese per contenere il disturbo sul territorio e creare una fascia tra fiume e viabilità in progetto eventualmente da destinare a mitigazioni per valorizzare il corridoio del Dese. Inoltre il tracciato delle SUPERCASSELLANA, recepito nei PRG di Martellago, non lo è nel PRG del Comune di Scorzè;
25.	29/09/2009	DSA-2009-25702	Comune di Scorzè (Venezia)	Vedi osservazione n. 4 (Invio di nuova copia completa)	Vedi osservazione n. 4
26.	30/09/2009	DSA-2009-25773	Associazione Laboratorio Milrano Condivisa	Vedi osservazione n. 9	Vedi osservazione n. 9
27.	30/09/2009	DSA-2009-25834	Azienda Agricola Carobolante Bellussi Loreta	Vedi osservazione n. 15	Vedi osservazione n. 15
28.	30/09/2009	DSA-2009-25848	Sig. Eros e Domenico Carraio	Del tutto analoga all'Osservazione n°15 (peraltro di altri soggetti) e come quella acquisita erroneamente sul progetto in esame.	Vedi osservazione n. 15
29.	01/10/2009	DSA-2009-26026	Sig. Arturo Berardi	Del tutto analoga all'Osservazione n°15 (peraltro di altri soggetti) e come quella acquisita erroneamente sul progetto in esame.	Vedi osservazione n. 15
30.	08/10/2009	DSA-2009-26721	Provincia di Venezia	Si tratta di osservazione articolata su più punti: <i>Relativamente alla Viabilità</i> 1- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta: a. sia prevista la realizzazione di 2 corsie per la bretella tra la barriera di casello e la rotonda sulla SP28 e, di conseguenza, 3 corsie per la rotonda suddetta; b. realizzare una rotonda tra via Arino e SP 28 con ragg.	Vedi osservazione n. 15 1- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta. a- Lo studio del traffico dimostra un adeguato livello di servizio nella configurazione di progetto; b- accoglibile; c- se ne prende atto d- non pertinente; e- f- g- h- i- L'osservazione trova riferimento all'interno

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè-Viabilità di Collegamento

61

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>gio minimo di 40 m;</p> <p>c. acquisite parere di veneto Strade in quanto ente competente per la SP 28;</p> <p>d. sia sia considerato il collegamento della "Nuova via-bilità interprovinciale tra via Barbariga (SP49) e Via 2-Accoppè Fratte" (SP34) con la SR515;</p> <p>e. i dati del traffico, TGM, non riportano senza specificare fonte o metodo di rilievo;</p> <p>f. si evidenzia come i valori di punta giornaliera del traffico non siano pari all'8%, come considerato, ma quasi doppi;</p> <p>g. non si riscontra approfondita analisi della domanda di mobilità (matrice OID, ...)</p> <p>h. siano considerati gli scenari futuri di sviluppo territoriale per la definizione dei flussi di traffico;</p> <p>i. sia approfondito lo studio delle relazioni sulla rete ferata all'apertura di 3 nuovi caselli autostradali;</p> <p>j. si ritiene maggiormente utile la realizzazione della soluzione a diamante, capace di ridurre il consumo di suolo;</p> <p>k. siano realizzati contemporaneamente casello e progetto della nuova viabilità interprovinciale tra via Barbariga e Via Accoppè Fratte.</p> <p>2- Casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>a- siano realizzate 4 corsie e non 2 lungo il tratto tra rotatoria SR 245 - Variante SR 515 e innesto sul casello di Martellago-Scorzè;</p> <p>b- siano distanziate le rotatorie dai caselli per garantire maggiore fluidità;</p> <p>c- non sia prevista la rotatoria su via San Paolo;</p> <p>d- i dati del traffico, TGM, non riportano senza specificare fonte o metodo di rilievo, risultando discordi rispetto a quelli provinciali;</p> <p>e- si evidenzia come i valori di punta giornaliera del traffico non siano pari all'8%, come considerato, ma quasi doppi;</p> <p>f- non si riscontra approfondita analisi della domanda di mobilità (matrice 011), ...)</p> <p>g- dallo scenario 2020 appaiono inutili le opere di adozione (tangenziale sud e nord di Martellago);</p>	<p>del parere e delle prescrizioni allegare</p> <p>j- se ne prende atto;</p> <p>k- non accoglibile in quanto i due progetti seguono iter procedurali diversi</p> <p>Casello di Martellago-Scorzè</p> <p>a- Nelle successive fasi della progettazione verrà valutata la fattibilità di quanto richiesto</p> <p>b- le analisi trasportistiche condotte nel documento di analisi della funzionalità hanno dimostrato che non si verificano intasamenti nell'area del casello. Se invece ci si riferisce alla variante 4, le carenze funzionali costituiscono una delle motivazioni per cui la soluzione non è stata scelta come soluzione base;</p> <p>c- vedi Oss. 18.5;</p> <p>d- e - f - g L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegare</p> <p>h- L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegare al Parere Reg. Veneto</p> <p>i- accoglibile;</p> <p>3- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <p>a- si ribadisce la classificazione sismica (classe 4)</p> <p>b- si precisa che per il calcolo dello smaltimento delle acque di piattaforma è stato considerato un tempo di ritorno di 25 anni, mentre per il calcolo della compatibilità idraulica un tempo di ritorno di 50 anni;</p> <p>c- la realizzazione dei bacini non viene ad alterare in modo significativo il sistema di falda, dal momento che si tratta di opere di dimensioni e profondità contenute, senza un'interferenza diretta con la falda. Allo stesso modo si valuta limitato l'effetto dei pali di fondazione, trattandosi opere da attuare secondo particolari attenzioni e misure di salvaguardia del sistema.</p> <p>d- L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegare della Regione;</p> <p>Casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>a- i dati relativi al monitoraggio del Passante hanno dimostrato che, per le tipologie di opere in progetto, non si verificano significativi interazioni con il livello</p>

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>h- si ritiene utile considerare tracciato base, con le modifiche sopra indicate, alternativamente la proposta in variante I, unitamente alla variante 4, con la possibilità di collegamento con la SP 39.</p> <p>i- Variante 4: si ritiene preferibile alla soluzione "base", in considerazione della maggior compattezza e del minor consumo di territorio, purchè vengano distanziate le due rotonde di raccordo rispetto ai caselli;</p> <p><i>Relativamente alla difesa del suolo:</i></p> <p>3- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <p>a- non appare corretta la classificazione sismica, non rientrando in classe 4 ma bensì 3 il territorio considerato;</p> <p>b- relativamente alla possibilità pluviometrica appaiono discordanze sul tempo di ritorno considerato, si chiede inoltre di chiarire il metodo di calcolo;</p> <p>c- per quanto riguarda la valutazione degli impatti si considera che i bacini di fitodepurazione e i pali di fondazioni abbiano interferenza con il sistema di falda, con valori ante e post operam diversi;</p> <p>d- si richiede sia approfondito lo studio dei pozzi in prossimità dell'opera valutando i possibili rischi di percolazione dovuta anche per incidenti stradali;</p> <p>4- Casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>a- per quanto riguarda la valutazione degli impatti si considera i pali di fondazioni abbiano interferenza con il sistema di falda, con valori ante e post operam diversi;</p> <p>b- si richiede sia approfondito lo studio dei pozzi in prossimità dell'opera valutando i possibili rischi di percolazione dovuta anche per incidenti stradali;</p> <p><i>Politiche ambientali:</i></p> <p>5- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta.;</p> <p>a- non risulta depositata Relazione di Incidenza Ambientale</p> <p>b- risulta preferibile lo svincolo a diamante</p> <p>6- Casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>a- in corrispondenza del lato ovest viene interferito modo consistente un biotopo e un corridoio ecologico</p>	<p>lo di falda ne in fase costruttiva che in fase di esercizio;</p> <p>b- L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate al Parere Regionale.</p> <p>5- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <p>a- non risulta necessario redarre la Valutazione d'Incidenza dato che l'intervento non produce ricadute Natura 2000;</p> <p>b- se ne prende atto;</p> <p>6- Casello di Martellago-Scorzè :</p> <p>a- la verifica delle componenti ambientali è presente nella SIA e nella V.I.N.C.A. Tali studi evidenziano la presenza del corridoio ecologico determinato dal fiume Dese e di corridoi ecologici di minore dimensione (corridoi secondari o terziari). Per quanto attiene alla realizzazione dell'opera non prevede l'interferenza del corridoio, comprensivo anche delle superfici arginali; per gli altri corridoi ecologici il S.I.A. ha prescritto opere di mitigazione ambientale, finalizzate alla ricostituzione della continuità ecologica dei corridoi intercettati, laddove la stessa fosse interrotta</p> <p>7- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta:</p> <p>a- Le caratteristiche della Variante B (La variante 2 come denominazione ufficiale del SIA presentato dal Proponente) sono state esaminate e valutate con attenzione dalla Commissione proprio per alcune caratteristiche come anche il consumo di territorio, soprattutto dal punto di vista agricolo (colture di pregio). Da questo approfondimento, che ha compreso l'analisi delle altre proposte progettuali nella stessa zona sono emerse le prescrizioni e raccomandazioni relative ad una necessità di affinamento della successiva fase progettuale.;</p> <p>8- Casello di Martellago-Scorzè:</p> <p>a- la localizzazione e tipologia del casello sono state sviluppate a seguito di indicazioni, prescrizioni e ac-</p>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdichiarazione e Note
				<p><i>Planificazione territoriale:</i></p> <p>7- Casello Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta: a- si ritiene migliorativa la variante B;</p> <p>8- Casello di Martellago-Scorzè: a- si evidenziano perplessità relativamente alla localizzazione e sviluppo del casello</p>	<p>cordi avvenuti ai diversi livelli amministrativi e tecnici (regione, soprintendenza, comuni, consorzi,...)</p>
31.	09/10/2009	DSA-2009-26914	Sig.ra Francesca Trevisan	<p>Relativamente al casello di Martellago-Scorzè, si richiede:</p> <p>1- sia considerata una soluzione a singolo casello, con un collegamento in entrata uscita che sottopassi il passante;</p> <p>2- sia proseguito verso est il tracciato collegando casello e nuovo Ospedale di Mestre;</p> <p>3- sia considerato il sedime del progetto della Super Castellana</p>	<p>1. non potendo realizzare il sottopasso del Passante per le motivazioni già espresse all'osservazione 7.5, la realizzazione di un singolo casello comporterebbe importanti opere in sovrappasso, dovendo accogliere anche gli scavalchi delle rampe di ingresso e/o uscita.</p> <p>2. Non pertinente;</p> <p>3. Vedi Osservazione n° 24</p>
32.	13/10/2009	DSA-2009-27109	Sig. Giuseppe Salin	<p>Sia considerato il collegamento solo verso ovest, con la realizzazione di un unico casello al fine di ridurre l'occupazione di suolo. Venga inoltre considerata la necessità di collegare il casello con l'area del nuovo ospedale di Mestre.</p>	<p>L'osservazione non è accoglibile dal punto di vista tecnico</p>
33.	21/10/2009	DSA-2009-28251	Comune di Fiesso d'Artico (Venezia)	<p>Si trasmette DCC n. 40 del 17.09.2009</p> <p>Trasmissione da parte della Regione Veneto di n° 41 Osservazioni del pubblico.</p> <p>1. [v] ROSA S.r.l.</p> <p>2. [v] Libera Associazione pro Caortegia</p> <p>3. [v] ROSA S.r.l.</p> <p>4. [v] Perinotto Monica e Marchiori Francesco</p> <p>5. [v] Dovilio Pastrello</p> <p>6. [v] SARO di G.F. Nitti S.a.s.</p> <p>7. [v] Comitato cittadino "Cappella Vive"</p> <p>8. [v] SARO di G.F. Nitti S.a.s.</p> <p>9. [v] Comitati Ambientale e Territoriale</p> <p>10. [v] Comune di Scorzè (Ve)</p> <p>11. [v] Comune di Fiesso d'Artico (Ve)</p> <p>12. [v] Abitanti di via Mezzaluna</p> <p>13. [v] Vidali Giancarlo</p> <p>14. [v] Comune di Pianiga (Ve)</p> <p>15. [v] Scarpa Leonardo</p> <p>16. [v] Associazione Laboratorio Mirano Condivisa</p> <p>17. [v] Comitati Ambientale e Territoriale</p>	<p>Vedi osservazione n. 11</p>
34.	16/11/2009	DSA-2009-30497	Regione Veneto		<p>Le Osservazioni comprese nell'elenco citato a fianco, sono in gran parte già presenti e controdette nel presente documento con l'eccezione delle seguenti Osservazioni (per le quali si rimanda alla Tab. A in calce):</p> <p>Oss. n.3 [v] Oss. 4 n.3 [v] Oss. 18 n.3 [v] Oss. 19 n.3 [v] Oss. 21 n.3 [v] Oss. 26 n.3 [v] Oss. 28 n.3 [v] Oss. 29 n.3 [v] Oss. 31 n.3 [v] Oss. 32 n.3 [v] Oss. 33 n.3 [v] Oss. 35 n.3 [v] Oss. 36 n.3 [v] Oss. 38 n.3 [v]</p>



ALTERNATIVE  
 TERRITORIO  
 tecnico  
 ambientali  
 o della

N°	Data	Protocollo	Iniziativa	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
35.	03/12/2009	DSA-2009-32766	Comune di Stra (Venezia)	<p>18. [v] Comune di Martellago (Ve)            19. [v] Campigotto Tiziano e Tassarono Francesco            20. [v] Comitato cittadini spontaneo tutela del graticolato            21. [v] ROSA S.r.l.            22. [v] Beggio Giacinto e altri            23. [v] Comune di Dolo (Ve)            24. [v] Dalla Lana Sivia            25. [v] Comitato cittadini spontaneo tutela del graticolato            26. [v] Comune di Dolo (Ve)            27. [v] Confindustria Venezia            28. [v] Gruppi Consiliari di Opposizione-Comune Scorzè            29. [v] Miele Vittorio e altri            30. [v] Trevisan Francesca            31. [v] Vidali Adolfo            32. [v] Azzolini Alessandro e altri            33. [v] SARO di G.F. Nitri S.a.s            34. [v] Provincia di Venezia            35. [v] Trevisan Francesca            36. [v] Trevisan Francesca            37. [v] Salin Giuseppe            38. [v] Comune di Martellago (Ve)            39. [v] Confindustria Venezia            40. [v] Comune di Fiesse D'Artico            41. [v] Comitato cittadino "Cappella Vive"</p>	<p>Oss. 39 n.3 [v]            Oss. 41 n.3 [v]</p>
				<p>Delibera del Consiglio Comunale n° 41 del 30/10/2009            contenente le osservazioni al progetto e in particolare:            1. Parere contrario alla proposta di intervento formulata dal Commissario delegato per l'emergenza socio-economica-ambientale della viabilità di Mestre presentata ai comuni di Dolo, Fiesse D'Artico, e Pianiga, in quanto non sono state previste nel comprensorio Miranese-Riviera del Brenta quelle opere infrastrutturali necessarie a risolvere i punti critici del traffico già attualmente presenti ed a mitigare gli ulteriori futuri apporti di flusso di traffico che i nuovi assi viari produrranno sul nostro territorio;            2. Parere favorevole alla individuazione del sito ove costruire il nuovo casello autostradale nella località Roncoduro a suo tempo proposta.</p>	<p>Si prende atto</p>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 Variante di Mestre - Passante Autostradale Caselle di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
36.	11/12/2009	DSA-2009-33657	Regione Veneto	Trasmissione da parte della Regione Veneto di n° 1 Osservazioni del pubblico: 42. [v] Comitato "Cappella Vive". Nel documento il Comitato ribadisce quanto esposto nelle osservazioni del 22 settembre 2009, e richiede: 1. una rotonda in via Cà Nove; 2. di valutare un collegamento tra via Volta (a nord dell'intersezione con via Cà Nove) e la rotonda est del casello	L'Osservazione trasmessa dalla Regione Veneto è già compresa nell'elenco nel presente documento : Si veda osservazione n. 5. 1. La soluzione progettuale prescelta prevede la minimizzazione degli inserimenti di viabilità locale sulla nuova arteria intesa come circonvallazione di Martellago. 2. Accoglibile
37.	02/02/2010	CTVIA-2010-0489	C.A.T. Comitati Ambiente e Territorio	Vedasi successiva Osservazione n° 40	Vedasi successiva Osservazione n° 40
38.	09/02/2010	DVA-2010-3145	Provincia di Venezia	Si trasmette l'atto di Intimazione in merito alla realizzazione delle opere relative ai caselli autostradali (in particolare Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta) presentata dalla Società ROSA s.r.l. (Osservazione n°10)	Se ne prende atto
39.	10/02/2010	DVA-2010-3351	Regione Veneto	Trasmissione da parte della Regione Veneto di n° 41 Osservazioni del pubblico 43. ROSA S.r.l. 44. Sig. Pravato Olivo	Le Osservazioni di cui all'invio della Regione Veneto citato a fianco, non sono presenti individualmente nell'elenco attuale; per le analisi e controdeduzioni si rimanda dunque alla acclusa Tab. A in calce a questo documento. Vedi n.43 [v] e n.44 [v]
40.	19/02/2010	DVA-2010-4687	Sigg. Adone Doni e Mattia Donadel (Coordinamento Comitati e Associazioni della Riviera del Brenta e del Miranese)	Si chiede che siano espressi pareri negativi di compatibilità ambientale e che avvenga il ripristino dei luoghi e della situazione ambientale a cura e spese dei responsabili. Si allega documentazione in n°24 allegati.	Non accoglibile
41.	11/03/2010	DVA-2010-6986	Roberto Bruscaignin, Alberta Davanzo e Vera Sadocco (rappresentanza di cittadini di Elena, via Boschi e dintorni)	Si chiede di considerare di modificare il tracciato previsto dalla variante di Robegano in quanto con l'eliminazione del casello di Martellago perderebbe il suo ruolo strategico. Si propone una variante e si allegano planimetrie.	L'osservazione non è pertinente.
42.	07/04/2010	DVA-2010-9038	Azzolini Alessandro-Bruscaignin Roberto Comitato pro Complanare	Si chiede al posto della Variante di Robegano una compianare al Passante della Castellana alla Ferrovia Ve-Tn e la realizzazione della Supercastellana fino alla confluenza con la viabilità di accesso all'Ospedale dell'Angelo.	L'osservazione non è pertinente.
43.	26/07/2010	CTVIA-2010-2532	Sig. Adone Doni	Denuncia dello Stato Italiano alla Commissione delle Comunità Europee riguardante inadempimenti del diritto comunitario	Se ne prende atto
44.	19/07/2010	DVA-2010-18124	Sig. ra Vera Sadocco	Osservazioni relative alla Variante della SP "Mestrina" denominata Variante di Robegano	Non pertinente, l'osservazione si riferisce ad opera stradale correlata ma non facente parte del progetto in esame.
45.	17/08/2010	DVA-2010-20184	Sig. Adone Doni	Vedi Osservazione n. 43	Vedi Osservazione n. 43
46.	17/08/2010	DVA-2010-20185	Sig. Adone Doni	Vedi Osservazione n. 43	Vedi Osservazione n. 43

ALL'AMBITO TERRITORIO tecnico Ambientale delle

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
47.	22/12/2010	CTVIA-2010-4493	Comitato Procomplanare di Martellago	Richiesta informazioni su documentazione integrativa e indicazioni soluzioni alternative al progetto dei caselli autostradali di Martellago-Scorzò e Dolo-Pianiga e della viabilità di collegamento.	Se ne prende atto
48.	14/02/2011	CTVIA-2011-3485	Regione Veneto	Trasmissione del Parere Regionale VIA della Reg. Veneto La nota segnala, rappresentando che l'attuazione delle soluzioni oggi presentate nel nuovo Progetto Preliminare finirebbe per: 1. Inapplicabilità della legge obiettivo alla variante Nord di Martellago e complessivo problema viabilistico. 2. Gravissimo rischio idraulico sul Fiume Dese. In particolare dono l'inopinato abbassamento degli argini del fiume operata dal già realizzato ponte del Passante. 3. Attuale superamento di tutti i limiti ambientali di inquinamento nell'abitato di Cappella, creazione di zona di abbattimento a protezione della residenza. 4. Strada di accesso a Casello in via San Paolo in sottopasso In conclusione, come esposto in premessa, il Comune di Scorzò oltre alle osservazioni qui svolte, ripropone integralmente anche le osservazioni formulate al precedente progetto (Osservazione n.4). Preso atto del lavoro preciso e corposo svolto dal Comitato Cappella Vive (Oss. N. 5, 51 e note 41 e 42 della Comunicazione Regione Veneto n. 34 e 36), si condividono le osservazioni dallo stesso presentate (allegate alla deliberazione di Consiglio Comunale del 21.03.2011). Dette osservazioni sono fatte proprie dal Comune di Scorzò nelle parti non contrastanti con la suddetta deliberazione. La nota segnala, rappresentando che l'attuazione delle soluzioni oggi presentate nel nuovo Progetto Preliminare finirebbe per: a. non conseguire in modo ottimale le primarie finalità di quest'opera sotto i profili rilevanti di: • funzionalità viabilistica, (nodo "Kelemata" Castellana) • contenimento dei costi di acquisizione dei suoli, di costruzione e di gestione; • contenimento dell'impatto ambientale nelle aree di frangia già urbanizzate ed in corso di completamento	Se ne prende atto  1. Si prende atto 2. Per le note su rischio idraulico, queste trovano riscontro nelle prescrizioni relative espresse nel parere. 3. Per il controllo dello stato della componente atmosfera si rimanda al quadro prescrittivo esposto nel parere. 4. La soluzione base del progetto per le viabilità di Via S.Paolo e Via Astori è stata quella di far sottopassare la viabilità secondaria.  Per le osservazioni di carattere generale e conclusivo: Vedasi Osservazione n.4 Vedasi Oss. N° 5 e 51 e note n° 41-42 delle Oss. N°34 e 36
49.	24/03/2011	DVA-2011-7093	Comune di Scorzò		
50.	23/03/2011	DVA-2011-6892	Comitato Castellana		Si prende atto delle considerazioni del Comitato e si risponde ai quesiti:  1. Il punto di collegamento alla SR245 individuato rappresenta l'unico varco possibile ad est del Passante, restando dentro al territorio comunale di Martellago. 2. Non accoglibile

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostrada Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzò-Viabilità di Collegamento

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>urbanistico edilizio;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• coerenza ed armonizzazione degli interventi con l'attuazione della strumentazione urbanistica locale vigente ed in itinere;</li> <li>• portare ai privati impropriamente ed ingustificatamente coinvolti un danno economico e del benessere ambientale ingenti, ancora di difficile quantificazione.</li> </ul> <p>b. causare senza che ce ne sia comprovata necessità al Comune di Martellago notevoli difficoltà nella gestione del proprio territorio;</p> <p><i>chiede che venga Respinta</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La soluzione intermedia "Kelemata" (Fig. 1) breccia da Nord a Sud, parallela alla "soluzione base", che sbocca con innesto sulla SR 245 Castellana, in prossimità dell'insediamento "Kelemata";</li> <li>2. la "Soluzione Alternativa" per le ragioni indicate sub a) nonché in aderenza ai principi informativi del Piano Regolatore Generale.</li> </ol>	
51.	23/03/2011	DVA-2011-6915	Comitato Cappella Vive	<p>Il documento presentato contiene un'analisi della soluzione definita Variante 4 e ripubblicata a Gennaio 2011, oltre che riportare in allegato le documentazioni di cui alla Osservazione n. 5.</p> <p>In particolare per i nuovi sviluppi progettuali si nota:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le soluzioni proposte in merito all'alternativa (4) riconfermano la prossimità al Fiume Dese dei caselli e della viabilità di collegamento mentre dovrebbero ricercare il massimo allontanamento da fiume, manufatti idraulici storici, viabilità storica ed abitazioni;</li> <li>• il notevole aggravio delle condizioni ambientali e di vita delle persone derivante dalla realizzazione delle nuove opere non è supportato da interventi di perequazione, compensazione e mitigazione ambientale sufficienti per ridurre il rischio idraulico ed il cumulo degli impatti;</li> </ul> <p>Si propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il respingimento del progetto a scavalco del fiume Dese in quanto peggiorativo rispetto al preliminare originario localizzato più a Sud, lontano dal fiume Dese, in comune di Martellago;</li> </ul>	<p>Relativamente alla prima parte si veda Oss. n.5 punti 7 e 8. Per la seconda parte si veda Oss. n. 31.2 (il prolungamento fino a via Bacchion, comporta il prolungamento fino all'ospedale di Mestre). Si prende atto della preferenza per la variante I.</p> <p>Relativamente alla nuova analisi proposta dagli Osservanti si ritiene che non sia accoglibile la richiesta di respingimento del progetto del Casello di Martellago-Scorzè, mentre per le successive proposte la Commissione intende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. In relazione alle motivate note su rischio idraulico ed inquinamento acustico, atmosferico e luminoso, di dare seguito ad apposite prescrizioni.</li> <li>b. ricollegare le opere di escussione e di mitigazione delle stesse al Progetto cosiddetto "Passante Verde"</li> <li>c. implementare in maniera significativa le opere di mitigazione compensazione.</li> </ol>

68  
Il Segretario  
Il Segretario

TECNICO  
Ambiente  
Ufficio di

N°	Data	Protocollo	mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
52.	25/03/2011	DVA-2011-7152	Comune di Scorzè	<p>Vedi Osservazione n. 49</p>	<p>Vedi Osservazione n. 49</p>
53.	24/03/2011	DVA-2011-7092	Sig. Pastrello Dovillo	<p>Viene richiamata la nota degli stessi soggetti di cui alla Osservazione n. 14 e, oltre alle note su Rumore, Inquinamento atmosferico, ecc..., si pone un accento particolare sul rischio idraulico. A questo proposito si ricordano le due recenti inundazioni che hanno interessato l'area e il Comune di Scorzè. La nota pone l'accento sulle modifiche arginali causate dalle opere per la costruzione del ponte per il Passante e chiedono lo spostamento dell'Azienda.</p> <p>L'osservazione fa riferimento all'interferenza delle opere relative alla Viabilità complementare che interessano il fondo su cui è localizzata l'azienda con la previsione di un esproprio di una superficie totale stimata di circa mq 15000.</p> <p>A prescindere dalle problematiche relative all'esproprio, i titolari chiedono che sul progetto definitivo dell'opera venga inserita la possibilità da parte dell'azienda di poter accedere alla nuova viabilità più adeguata alle necessità aziendali.</p>	<p>Vedi Osservazione n. 14</p> <p>Per le note su rischio idraulico, queste trovano riscontro nelle prescrizioni relative allo stesso espresse nel parere.</p> <p>La politica degli espropri, l'importo degli stessi o degli interventi compensativi, non è di competenza della Commissione.</p>
54.	28/03/2011	DVA-2011-7394	Aziende Agr. Guerra Renato e Rosatto Renata-Guerra Renato	<p>A seguito dell'avviso pubblicato sul Gazzettino del 21.01.2011 relativo alla documentazione integrativa del progetto in oggetto si osserva quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• si richiama la delibera, votata all'unanimità, del Consiglio Comunale n.93 del 27.12.2010, quale parte integrante dell'osservazione;</li> <li>- di prevedere il collegamento tra il Casello Martellago-Scorzè con l'Ospedale Civile all'Angelo;</li> <li>- di prevedere un collegamento tra il Casello Autostradale con la SR 245 "Castellana" al di fuori dell'abitato preferendo la soluzione "larga" all'altezza dell'elettrodotto;</li> </ul>	<p>Nell'ambito della compatibilità e sicurezza della nuova arteria si puntualizza sempre nelle prescrizioni l'obbligo per il Proponente di consentire in tutte le fasi (cantiere, esercizio) l'ingresso a fondi pubblici e privati.</p> <p>Eventuali modifiche alle viabilità minori non sono di competenza diretta della Commissione.</p>
55.	28/03/2011	DVA-2011-7396	Comune di Martellago	<p>In riferimento al primo punto dell'Osservazione, con le richieste formulate dalla delibera del Consiglio Comunale allegata, si può notare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collegamento con l'Ospedale dell'Angelo non è parte del progetto</li> <li>- L'interconnessione tra la SR245 e la nuova infrastruttura è nella linea delle richieste del Comune.</li> <li>- In fase di progetto definitivo si potranno effettuare miglioramenti alle soluzioni approvate.</li> <li>- In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, le opere di mitigazione saranno valutate in modo più approfondito.</li> </ul>	<p>In riferimento al primo punto dell'Osservazione, con le richieste formulate dalla delibera del Consiglio Comunale allegata, si può notare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il collegamento con l'Ospedale dell'Angelo non è parte del progetto</li> <li>- L'interconnessione tra la SR245 e la nuova infrastruttura è nella linea delle richieste del Comune.</li> <li>- In fase di progetto definitivo si potranno effettuare miglioramenti alle soluzioni approvate.</li> <li>- In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, le opere di mitigazione saranno valutate in modo più approfondito.</li> </ul>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostrada Casello di Dolio-Planiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- a prevedere la riqualificazione della "Porta Ovest" di Martellago (accesso dalla SR 245) prevedendo una progettazione adeguata allo scopo;</li> <li>- di prevedere che queste infrastrutture siano dotate di adeguate mitigazioni ambientali;</li> <li>- di accompagnare la progettazione con uno studio del Consorzio Acque Risorgive che preveda azioni di riduzione delle criticità;</li> <li>- di salvaguardare le valenze storico ambientali del territorio coinvolto dal tracciato della infrastruttura.</li> <li>• si richiama e si condivide quanto espresso dalla competente Commissione di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS circa l'opportunità che per il collegamento dell'abitato di Martellago si adotti una "soluzione basata sull'ipotesi di circoscrizione di minima interferenza con l'ambito urbano dell'abitato": si allega a tal proposito una mappa con l'evidenziazione del perimetro del centro abitato di Martellago;</li> <li>• si evidenzia che la rotatoria prevista sulla Castellana ricade all'interno della Fascia di rispetto di Aree a rischio di incidente rilevante (Dlgs 334/1999 e DM 24.11.1984), come indicato dall'approvato PTCP Provinciale e dall'adottato PAT.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La richiesta è considerata nel quadro prescrittivo</li> <li>- La richiesta è considerata nel quadro prescrittivo</li> </ul> <p>In riferimento al primo punto la progettazione del collegamento alla SR245 è stato realizzato nell'unico varco possibile ad est del Passante, restando dentro al territorio comunale di Martellago.</p> <p>In riferimento al terzo punto la nota trova riscontro nel quadro prescrittivo allegato al parere per il massimo affinamento in fase di progetto definitivo.</p>
56.	30/03/2011	DVA-2011-7702	Comitato Pro Complanare	<p>I sottoscrittori Osservano quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La scelta progettuale proposta, che prevede la realizzazione di due caselli di esazione sui due lati del Passante Autostradale, non sembra sostenuta da effettive necessità in ordine ai flussi di traffico prevedibili in entrata/uscita dal casello ed alle effettive riduzioni di traffico sul sistema della viabilità ordinaria.</li> <li>2. La scelta progettuale di realizzare un collegamento a Est del Passante Autostradale, con funzione di bypass dell'abitato di Martellago, in rapporto al flusso di traffico prevedibile, non sembra indispensabile in relazione al limitato trasferimento del traffico previsto rapportato anche all'impatto sull'ambiente agrario, sull'asta fluviale del Fiume Dese, alle interferenze con edifici rurali (mulini) e storici di rilievo (complesso Villa Astori), ecc....</li> <li>3. La previsione progettuale di realizzare il collegamento Est-Ovest del Passante Autostradale con viadotto appare</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se ne prende atto</li> <li>2. Se ne prende atto</li> <li>3. Nel progetto la soluzione in sottopasso è stata scartata in fase preliminare. La realizzazione di un sottopasso sarebbe problematica dal punto idraulico e idrogeologico e interferirebbe in maniera incompatibile con l'esercizio del Passante, comportando la demolizione di parte delle opere. Per quanto si riferisce all'impatto visivo della nuova opera, nel progetto definitivo si cercherà la soluzione più adatta all'ambito visuale locale.</li> <li>4. In fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, le opere di mitigazione saranno valutate in modo più approfondito.</li> <li>5. Le soluzioni alternative sono state esaminate e scartate dal progetto preliminare; il collegamento con l'Ospedale</li> </ol>

970

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
57.	28/03/2011	DVA-2011-7386	Sig. Beggio Giacinto e altri	<p>tanto inopportuna quanto invasiva e impattante sul contesto paesaggistico - ambientale esistente, in considerazione della fattibilità dell'attraversamento dell'autostrada con un sottopasso poco a Nord del Fiume Dese.</p> <p>4. Le opere di mitigazione previste, sia sotto forma di "Barriere foncoassorbenti" che di "Mitigazioni a verde", non sembrano adeguate agli effettivi impatti visivi, acustici e paesaggistici.</p> <p>5. Non sono state valutate soluzioni progettuali, possibili ed egualmente funzionali, quali quelle di cui alle numerose osservazioni prodotte al primo progetto del "Casello di Martellago - Scorzè" che proponevano la realizzazione di un unico casello, la realizzazione del collegamento con sottopasso, il collegamento del casello con la rotatoria del nuovo Ospedale di Mestre sul tracciato della cosiddetta "Supercastellana".</p> <p>In considerazione delle premesse e osservazioni esposte si propone di valutare l'opportunità di richiedere un nuovo progetto del "Casello di Martellago - Scorzè e viabilità di collegamento" con soluzioni progettuali alternative sulla base delle considerazioni e osservazioni esposte, compresa la realizzazione della viabilità di collegamento con la rotatoria del nuovo Ospedale di Mestre, denominata "Rotatoria Arzena"; all'uopo si illustrano le principali ipotesi progettuali possibili proposte dal Comitato.</p> <p>Con riferimento alla vicinanza del tracciato con il sito di particolare interesse storico-ambientale denominato "VILLA ASTORI", e tutelato dalla Soprintendenza dei Beni Architettonici e per il Paesaggio, si chiede:</p> <p>a) Spostamento del tracciato più a nord-est e in tal caso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spostamento della rotonda direttamente su Via Ponte Nuovo</li> <li>• Continuazione parallela a via Ponte Nuovo e più adiacente alla stessa via con passaggio 100 m più ad est, rispetto alla villa, dell'attuale progetto.</li> </ul> <p>1. Il tracciato di viabilità progettato lambisce il fiume Dese in un contesto ambientale paesaggistico di pregio e di estrema delicatezza: si propone l'allontanamento.</p> <p>2. Nell'intersecare via Ca' Nove il tracciato crea una significativa</p>	<p>di Mestre non fa parte del progetto.</p>
58.	28/03/2011	DVA-2011-7395	Sig. Gioppato Gian Luca	<p>La richiesta di spostamento riportata dall'Osservazione non è stata ritenuta necessaria in questa fase progettuale, la Commissione peraltro nel quadro prescrittivo prevede sempre un affinamento delle soluzioni progettuali in accordo soprattutto con le richieste delle competenti Soprintendenze dei Beni Architettonici e per il Paesaggio.</p> <p>1. Il posizionamento dell'infrastruttura è stato effettuato ponderando tutti i fattori positivi o negativi per l'individuazione della posizione finale.</p> <p>2. Il tracciato della Supercastellana non è più tra le previsioni</p>	<p>La richiesta di spostamento riportata dall'Osservazione non è stata ritenuta necessaria in questa fase progettuale, la Commissione peraltro nel quadro prescrittivo prevede sempre un affinamento delle soluzioni progettuali in accordo soprattutto con le richieste delle competenti Soprintendenze dei Beni Architettonici e per il Paesaggio.</p> <p>1. Il posizionamento dell'infrastruttura è stato effettuato ponderando tutti i fattori positivi o negativi per l'individuazione della posizione finale.</p> <p>2. Il tracciato della Supercastellana non è più tra le previsioni</p>

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostrada Casello di Dolo-Flaniga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

71

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
				<p>cattiva interferenza con il mulino Vidali, identificato come bene storico da tutelare riqualificare e valorizzare : si propone l'allontanamento del tracciato dall'edificio</p> <p>Il tracciato crea una significativa interferenza con alcune abitazioni private in prossimità : si propone lo spostamento più a nord del tracciato anche riconsiderando il tracciato relativo alla cosiddetta "Supercastellana".</p> <p>3. Nell'approssimarsi a Via Ponte Nuovo il tracciato lambisce il complesso storico denominato "Villa Astori", vincolato ai sensi della L. 42/2004; si propone l'allontanamento del tracciato a nord e la sua prosecuzione almeno fino a via Ponte Nuovo.</p> <p>4. In prossimità di via Ponte Nuovo il tracciato di progetto piega verso sud intersecando in pochi metri via Astori, il fiume Dese in sovrappasso, via Morosini e il canale Bazzera in sottopasso, fino a confluire sulla strada regionale Castellana in prossimità della prima zona industriale di Martellago in un punto di accesso complicatissimo: si chiede una rivalutazione del tracciato con una circolazione più larga verso est e più razionale nel suo percorso le fasce di rispetto di elettrodoti esistenti.</p> <p>L'Osservazione si riferisce a :</p> <p>1. Apertura Casello.</p> <p>Si richiede che questo sia aperto al traffico solo dopo la completa esecuzione di tutte le opere complementari;</p> <p>2. Intersezione strada di collegamento casello-est e SR.245. Si propone che in alternativa a quanto depositato, la soluzione denominata "variante 1" nello Studio d'Impatto Ambientale depositato con nota 24.07.2009, che interessa territorio già "inquinato" dall'attraversamento di tralicci di alta tensione che impediscono sviluppi abitativi della zona; non vi sono biotopi particolari da tutelare; l'agricoltura ivi espressa non rientra nel Distretto orticolo delle risorgive, né in altri territori IGP.</p> <p>3. Intersezione strada di collegamento casello est con Via San Paolo-Via Morosini Si richiede che tutte le intersezioni avvengano con sottopassi in quanto soluzioni preferibili dal punto di vista ambientale e visivo.</p> <p>4. Strada di collegamento al casello est Si richiede che la strada sia costruita in trincea soluzione</p>	<p>sioni della viabilità locale, per le intersezioni con edifici le istanze trovano applicazioni nel quadro descrittivo, in maniera particolare per i Beni Ambientali.</p> <p>3. La distanza tra il bene storico citato ed il tracciato di progetto subirà apposite verifiche puntuali nella fase di esecutivo, per minimizzare o eliminare gli impatti sui beni storici.</p> <p>4. In fase di progettazione successiva, è stata prevista nel quadro prescrittivo l'indicazione di ottimizzare l'intervento di interconnessione tra nuova arteria ed SR245, sulla base delle difficoltà oggettive presenti nel punto di interconnessione. Resta sempre da ricordare che il corridoio scelto è l'unico varco disponibile nel territorio comunale. Per le problematiche di scavalco delle interferenze citate, esse non possono che essere condizionate le dalle altre, privilegiando la soluzione sempre in sovrappasso.</p>
59.	28/03/2011	DVA-2011-7397	Lega Nord	<p>L'Osservazione si riferisce a :</p> <p>1. Apertura Casello.</p> <p>Si richiede che questo sia aperto al traffico solo dopo la completa esecuzione di tutte le opere complementari;</p> <p>2. Intersezione strada di collegamento casello-est e SR.245. Si propone che in alternativa a quanto depositato, la soluzione denominata "variante 1" nello Studio d'Impatto Ambientale depositato con nota 24.07.2009, che interessa territorio già "inquinato" dall'attraversamento di tralicci di alta tensione che impediscono sviluppi abitativi della zona; non vi sono biotopi particolari da tutelare; l'agricoltura ivi espressa non rientra nel Distretto orticolo delle risorgive, né in altri territori IGP.</p> <p>3. Intersezione strada di collegamento casello est con Via San Paolo-Via Morosini Si richiede che tutte le intersezioni avvengano con sottopassi in quanto soluzioni preferibili dal punto di vista ambientale e visivo.</p> <p>4. Strada di collegamento al casello est Si richiede che la strada sia costruita in trincea soluzione</p>	<p>1. Il cronoprogramma delle opere e della apertura al traffico è parte del progetto.</p> <p>2. Il punto di collegamento alla SR245 individuato rappresenta l'unico varco possibile ad est del Passante, restando dentro al territorio comunale di Martellago.</p> <p>3. La soluzione base del progetto per le viabilità di Via S.Paolo è stata quella di far sottopassare la viabilità secondaria, per Via Morosini la soluzione in sottopasso non è perseguibile da nessuna delle due infrastrutture stradali</p> <p>4. Non accoglibile</p> <p>5. Accoglibile, in fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione e compensazione.</p>

72  
11/11/2011



TECNICHE  
 AMBIENTALI  
 10 de

Controdeduzione e Note

Sintesi Osservazioni

Mittente

Protocollo

Data

N°

	<p>preferibile dal punto di vista ambientale e visivo, previa verifica, censimento e tutela dei pozzi esistenti e delle falde freatiche.</p> <p>5. Nel progetto depositato sono carenti le soluzioni progettuali che prevedano nuove piantumazioni di aree a verde. Si insiste a che venga predisposto opportuno e necessario progetto, in quanto non ritenute sufficienti le progettate opere di mitigazione ambientale.</p>		<p>In relazione alle osservazioni progettuali se ne prende atto, le motivazioni per cui si è sdoppiato il casello sono ampiamente spiegate nel progetto;</p> <p>2. L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate</p> <p>3. Nelle successive fasi della progettazione verrà valutata la fattibilità di quanto richiesto</p> <p>4. Non pertinente</p> <p>5. Non pertinente</p> <p>6. Non pertinente</p> <p>7. la soluzione di progetto ha cercato di ottimizzare il posizionamento della rotatoria di progetto sia nei confronti della rotatoria della variante alla SR515 sia relativamente all'abitato di Scorzè, nelle successive fasi della progettazione verrà valutata la fattibilità di ulteriori miglioramenti; vedi risposte ai singoli punti 2, 3, 4, 5, 6, e 7.</p> <p>In relazione alle proposte di mitigazione</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate</li> <li>• Accoglibile</li> <li>• L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate</li> </ul>	<p>L'Osservazione si riferisce a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. il casello di Scorzè/Martellago, anche modificato nella configurazione di cui alla nuova proposta, risulta ancora massicciamente invasivo. Si chiede venga riesaminata la possibilità di realizzare un unico casello di accesso/uscita ad est e di abbatte ulteriormente l'impatto ambientale;</li> <li>2. la "supercastellana" (variante a nord di Martellago) va realizzata in territorio di Martellago; non va comunque posta in collegamento con via Ponte Nuovo, perché, a parte le dimensioni della strada, già ora assolutamente inadeguata, verrebbe ad interessare pesantemente il centro di Peseggia, aggravandone i già consistenti problemi viabilistici e finendo per calamitare altri flussi di traffico;</li> <li>3. la "supercastellana" va collegata con l'ospedale all'Angelo e posta in legge obiettivo;</li> <li>4. va realizzato un collegamento tra via Moglianese e la "supercastellana", ad una distanza congrua dal centro di Cappella (eventualmente utilizzando via Ca' Nove in tutto o in parte), evitando la chiusura tra più strade; per proteggere il centro di Cappella sono necessarie due adduzioni alla supercastellana/casello, da est, e da Ovest;</li> <li>5. prevedere il completamento di tutta la circonvallazione del centro di Scorzè, ovvero della variante alla SR 515, da via Drizzagno a Nord-Est;</li> <li>6. va, parimenti, inserita in legge obiettivo una bretella che congiunga la variante alla SR 515, dall'innesto a Ovest su via Padova, fino alla Castellana, all'altezza della Crosaronna; tale bretella consente inoltre di offrire un'alternativa alla vecchia Castellana nel tratto che va da Scorzè alla Crosaronna, oggi inadeguata e non in sicurezza;</li> <li>7. a ovest del casello ci sono due rotonde troppo vicine ed invasive; va tralata più a sud la rotonda di collegamento</li> </ol>
<p>Gruppi Consiglieri di opposizione          Comune di Scorzè</p>	<p>DVA-2011-7584</p> <p>29/03/2011</p>	<p>73</p>		

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Planiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè - Verifica di Collegamento

512

N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
61.	31/03/2011	DVA-2011-7764	Studio Legale Ferri (per Sig. Mario Fusaro)	<p>tra la variante alla SR515 a ovest del casello e la bretella di adduzione allo stesso, in modo da avere un percorso più breve, lontano e meno impattante su l'area vergine;</p> <p>8. le richieste di cui ai punti 2, 3, 4, 5, 6,7, sono inscindibilmente legate l'una all'altra e sono condizionate l'una dell'altra: vanno realizzate contestualmente e negli stessi tempi del casello, in modo da garantire a Scorzè una viabilità di "sistema", perciò in legge obiettivo.</p> <p>Si propongono le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lungo il lato nord del casello e relative arterie vanno messa a dimora di piante ad alto fusto adulte, tali da garantire una fascia alberata almeno di 80/100 metri, con l'allargamento dell'area stessa a nord-Ovest del casello, apposite dune.</li> <li>• la mitigazione ambientale va qualificata con barriere inerbite/fonoassorbenti lungo tutto il lato nord delle corsie di accesso al casello e della supercastellana;</li> <li>• in linea generale si chiede particolare attenzione a proteggere le abitazioni vicine con opportuni accorgimenti anti-smog e antinumore;</li> </ul> <p>L'Osservazione si riferisce a :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Intersezione strada di collegamento casello-est e SR.245. Si propone che in alternativa a quanto depositato, la soluzione denominata "variante I" nello Studio d'Impatto Ambientale depositato con nota 24.07.2009, che interessa territorio già "inquinato" dall'attraversamento di tralicci di alta tensione che impediscono sviluppi abitativi della zona; non vi sono biotopi particolari da tutelare; l'agricoltura ivi espressa non rientra nel Distretto orticolo delle risorgive, né in altri territori IGP.</li> </ol> <p>All'uopo fornisce delle indicazioni di possibili alternative e miglioramento del progetto evitando curve pericolose per l'innesto nei sottopassi progettati.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Intersezione strada di collegamento casello est con Via San Paolo-Via Morosini</li> </ol> <p>Si osserva e si richiede che tutte le intersezioni avvengano con sottopassi in quanto soluzioni preferibili dal punto di vista ambientale e visivo.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Mitigazioni ambientali</li> </ol> <p>Si reputano carenti le soluzioni progettuali che prevedano nuove piantumazioni di aree a verde nella zona confinante.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vedi Osservazione n. 59.2</li> <li>2. Se ne prende atto</li> <li>3. Se ne prende atto; per le osservazioni generali sulle opere di mitigazione esse trovano riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate</li> <li>4. Non di competenza della Commissione</li> </ol>

74  
11.03.11  
atto Av  
il Segretario



N°	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
64.	27/04/2011	DVA-2011-7808	Provincia di Venezia	<p>zata intercludendola tra la potenziale nuova viabilità e la già esistente SR 245 "Castellana" impattando in modo altamente infausto con il nucleo urbano ivi esistente a causa della presenza di rotonda con raggio di mt 36 la quale costituisce fonte di inquinamento, atmosferico ed acustico a causa della decelerazione e l'accelerazione cui sono costretti i veicoli.</p> <p>Vedi Osservazione n. 62</p>	Vedi Osservazione n. 62

11/16  
 Commissione  
 Ufficio Amb  
 Segretario

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

A  
 AIDEM  
 AITORI  
 unia  
 en  
 54

Tab. A) Sintesi e Controdeduzioni alle Osservazioni contenute nei piani di attuazione ammessi in copia al MANIF, dalla Regione Veneto

16/11/2009		Regione Veneto	Sintesi Osservazione		Controdeduzione e Note	
DSA-2009-30497	Oss. n.3 [v]	ROSA S.r.l.	Oss. n.3 [v]	Oss. n.4 [v]	Vedi Osservazione n. 10	
21/09/2009	Oss. n.3 [v]	Perisotto Monica e Marchioni Francesco	<p>Oss. n.3 [v] Vedi Osservazione n. 10</p> <p>Oss. n.4 [v] Si esprime parere negativo per quanto riguarda la soluzione base del casello di Martellago-Scorzè, considerando come l'asse in corrispondenza al raccordo con la SR 245 appartenendo in contraddizione con i principi che hanno strutturato il PRG, in particolare di costruire un tessuto compatto. Si ritiene pertanto migliorativa la soluzione in variante 1</p>	<p>Oss. n.18 [v] Si trasmettono mozioni approvate con DGC 54 del 21.09.2009, dove si richiede:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- sia limitato il consumo di suolo, con una maggiore preferenza quindi a soluzioni "compatte";</li> <li>2- sia considerato in modo approfondito il rischio connesso alla struttura idrogeologica;</li> <li>3- siano previste opere idonee alla valorizzazione e salvaguardia ambientale tramite piantumazione;</li> <li>4- sia considerata l'opportunità di realizzare un'opera che tenga conto di quanto prospettato su scala territoriale con un collegamento tra casello e nuovo ospedale di Mestre;</li> <li>5- non siano previsti raccordi con la viabilità locale;</li> <li>6- si esprime parere negativo relativamente alla soluzione base preferendo la variante approfondendo la riduzione degli impatti;</li> <li>7- integrare il progetto con gli interventi:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. realizzazione delle rotonde su via Ponte nuovo;</li> <li>b. realizzare un parcheggio scambiatore in via Boschi;</li> <li>c. sistemazione di via Mezzaluna e realizzazione di una pista ciclabile;</li> <li>d. prevedere opere di mitigazione acustica;</li> <li>e. prevedere una pista ciclabile lungo via Morosini e la sua messa in sicurezza.</li> </ol> </li> </ol> <p>Si allega proposta di soluzioni alternative all'attraversamento del passante</p>	<p>Il punto di collegamento alla SR245 individuato rappresenta l'unico varco possibile ad est del Passante, in comune di Martellago. Si prende atto dell'osservazione che preferisce la variante 1, che va ad interessare anche il comune di Venezia.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. se ne prende atto, la soluzione denominata Var. 4 soddisfa la richiesta. (La soluzione base è stata sviluppata in maniera tale da garantire la sicurezza dell'utenza, cosa che comporta di stanza minime da rispettare e non consente quindi di compattare le soluzioni; il rispetto delle prescrizioni delle Soprintendenza, espressasi contrariamente alla realizzazione di un ulteriore viadotto sopra il ponte sul Dese; infine alle necessità di migliorare la situazione idraulica dell'area e creare un sistema di mitigazioni, che necessitano di spazi adeguati per essere realizzate. La soluzione progettuale è stata poi concordata con gli enti competenti nei vari ambiti. Un soluzione più completa, ridurrà l'occupazione di suolo, a scapito di uno o più dei criteri sopra elencati. La scelta è comunque prevista nella variante 4)</li> <li>2. non si rilevano rischi di natura idrogeologica, ma una situazione di rischio idraulico in una zona soggetta ad inondazioni. Il problema è stato attentamente approfondito con il Consorzio di Bonifica Dese Sile prevedendo bacini di laminazione e opere di intercettazione e gestione delle acque utili a colmare i deficit preesistenti che quelli prevedibili a seguito della realizzazione dell'opera;</li> <li>3. L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate;</li> <li>4. Vedi 4.2</li> <li>5. il raccordo con la viabilità locale in corrispondenza di via</li> </ol>	
29/09/2009	Oss. n.18 [v]	Comune di Martellago (Ve)				

Parere progetto Preliminare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostrada Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

Tab. A: Sintesi e Controdeduzioni alle Osservazioni contenute nel prot. n. 33/2009 trasmesso in copia al MATIM dalla Regione Veneto

16/11/2009

DSA-2009-30497

Regione Veneto

Sintesi Osservazione

Controdeduzione e Note

San Paolo risulta necessario: il varco utilizzato per ricollegarsi con la SR245 infatti è l'unico ancora sufficientemente libero e comporta l'interferenza e sovrapposizione con via San Paolo. La necessità di riconnettere il tessuto viario attuale ha comportato la realizzazione della rotatoria suddetta;

6. Se ne prende atto;

7. a- b nelle successive fasi di progettazione verrà valutata la possibilità di realizzare quanto richiesto;

c. accoglibile

d. accoglibile, in fase di progettazione successiva, sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno valutate in modo più approfondito le opere di mitigazione compensazione;

e. accoglibile

*In merito alla soluzione alternativa dell'attraversamento del passante:*

- Già la descrizione della soluzione progettuale proposta evidenzia problematiche di carattere idraulico, tanto da richiedere una deviazione del fosso di guardia presente in prossimità del passante. Il contesto ambientale in cui si inserisce l'opera è soggetto a frequenti allagamenti e pertanto si prevede la realizzazione di un'importante opera di sollevamento idraulico (idrovara), nelle vicinanze del previsto attraversamento dell'asse autostradale in sottopasso.

*In merito alla alternativa B (piazzale unico) si evidenzia:*

- Ridotta distanza tra rotonda di accesso e barriera di esazione, con possibile rischio di riurgito delle code in rotonda in condizioni di particolari carichi di punta del traffico;

- Vale quanto osservato precedentemente in merito all'attraversamento in sottopasso del PdM;

- La vicinanza fra rampe di svicolo e nuovo asse ovest della viabilità di accesso al casello, in prossimità dell'attraversamento del PdM, non consente eventuali futuri potenziamenti del nuovo asse di viabilità ordinaria, tenuto anche conto della presenza dell'idrovara nella medesima area.

Parere progetto Preliminarare Autostrada A4 - Variante di Mestre - Passante Autostradale Casello di Dolo-Pianiga-Riviera del Brenta Casello di Martellago-Scorzè Viabilità di Collegamento

Il Segretario

Tab. A4 Sintesi e Controdeduzioni alle Osservazioni contenute nei prot. n. 33 e 39 trasmessi in copia dal M. P. di Martellago, Remona Veneto

16/11/2009	DSA-2009-30497	Regione Veneto	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
01/10/2009	Oss. n.19 [v]	Campigotto Tiziano e Tassarotto Francesco	Oss. n.19 [v] Si evidenzia la contrarietà alla realizzazione un sistema a by-pass di Martellago, considerando come siano più utili opere strutturali nell'area ovest del Passante.	Si prende atto
25/09/2009	Oss. n.21 [v]	ROSA S.r.l.	Oss. n.21 [v] Vedi Osservazione n. 10	Vedi Osservazione n. 10
08/10/2009	Oss. n.26 [v]	Comune di Dolo (Ve)	Oss. n.26 [v] Vedi osservazione n. 20	Vedi osservazione n. 20
02/10/2009	(b) Oss. n.27 [v]	Confindustria Venezia	Oss. n.27 [v] Si tratta di osservazione articolata su più punti, relativa al casello di Martellago-Scorzè: 1. sia considerata la necessità di realizzare un asse di collegamento tra casello e area del nuovo Ospedale di Mestre; 2. sia previsto un collegamento tra casello e SP 39 lungo il passante o lungo via Cà Nove; 3. sia incluso in legge obiettivo il sistema di raccordo ad ovest del casello non solo per il tratto di collegamento con la SR 245, ma anche con la SR 515 ed il sistema di circonvallazione di Scorzè. Si allega planimetria.	1. non pertinente 2. i collegamenti proposti non appaiono utili considerando il sistema viabilistico dell'area nella sua completezza. Sebbene non oggetto del presente progetto, la regione sta infatti portando avanti la variante alla SR 515 che consente, unitamente alla viabilità oggetto del progetto presentato, il collegamento tra la Sp39 e la SR245. L'importanza del collegamento è sottolineata dalla stessa vostra osservazione al punto seguente (3). 3. il tracciato proposto risponde a esigenze tecnico-funzionali, il suo sviluppo all'interno del solo territorio comunale di Martellago non appare perseguibile;
29/09/2009	Oss. n.28 [v]	Gruppi Consiglieri di Opposizione Comune di Scorzè	Oss. n.28 [v] Si tratta di osservazione articolata su più punti, relativamente al casello di Martellago-Scorzè: 1. sia considerata la soluzione che produce minor occupazione di suolo; 2. sia attraversato il passante in sottopasso; 3. la sede stradale sia mantenuta all'interno del territorio comunale di Martellago, e comunque non siano previsti i raccordi con via San Paolo e via Ponte Nuovo; 4. sia realizzato un raccordo tra asse di progetto e SP 39 a distanza dall'abitato di Cappella; 5. sia inserita in legge obiettivo il sistema di circonvallazione di Scorzè; 6. i punti 4 e 5 siano realizzati in contemporanea al casello; 7. sia realizzata una fascia alberata per una profondità di 80/100 m sul lato nord del casello, anche con sistemi di dune, costituendo un parco gestito dall'ente gestore; 8. siano predisposte opere di mitigazione anche in corri-	1. se ne prende atto, la soluzione denominata Var. 4 soddisfa la richiesta; 2. vedi Oss. 5.5 3. L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate 4. Nelle successive fasi della progettazione verrà valutata la fattibilità di quanto richiesto 5. Non pertinente 6. Vedi risposta punti 4 e 5 7. L'osservazione trova riferimento all'interno del parere e delle prescrizioni allegate 8. accoglibile 9. il sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche risulta già analizzato e predisposto all'interno del progetto e del SLA.

Tab. A : Sintesi e Controdeduzioni alle Osservazioni contenute nei prot. n. 34 e 39, rassegnate in copia al M.A.I.T. dalla Regione Veneto				
18/11/2009	DSA-2009-30497	Regione Veneto	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>spondenza delle rampe d'accesso al casello;            9. sia predisposto un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche;            10. sia predisposto un sistema di monitoraggio statico degli edifici prossimi all'opera.</p>	<p>10. sulla base dei pareri e prescrizioni della commissione, saranno approfondite le metodologie e le specifiche relative al sistema di monitoraggio</p>
29/09/2009	Oss. n.29 [v]	Miele Vittorio e altri	Oss. n.29 [v] Si chiede sia considerata la realizzazione di un tracciato che colleghi il casello con l'area del nuovo Ospedale di Mestre, riprendendo il progetto della Super Castellana, prevedendo un collegamento con la SP 38, riducendo gli impatti sull'abitato di Martellago.	Non pertinente
29/09/2009	Oss. n.31 [v]	Vidali Adolfo	Oss. n.31 [v] Vedi osservazione n. 24	Vedi osservazione n. 24
29/09/2009	Oss. n.32 [v]	Azzolini Alessandro e altri	Oss. n.32 [v] Vedi osservazione n. 31	Vedi osservazione n. 31
29/09/2009	Oss. n.33 [v]	SARO di G.F. Nitti S.a.s.	Oss. n.33 [v] Vedi osservazione n. 8	Vedi osservazione n. 8
07/10/2009	Oss. n.35 [v]	Trevisan Francesca	Oss. n.35 [v] Vedi osservazione n.31	Vedi osservazione n. 31
20/10/2009	Oss. n.36 [v]	Trevisan Francesca	Oss. n.36 [v] Relativamente al casello di Martellago-Scorzè, si chiede sia considerato il tracciato della supercastellana, proseguendo il collegamento tra casello e nuovo ospedale di Mestre, utile anche alla fluidificazione del traffico sia all'interno di Martellago che Mestre. Si considera come il tracciato così proposto abbia maggiori interferenze anche in relazione al PTCP adottato. Si allega planimetria del PRG e PTCP	Vedi osservazione n. 31
20/10/2009	Oss. n.38 [v]	Comune di Martellago (Ve)	Oss. n.38 [v] Si trasmette copia completa della DCC n.54 del 21.09.2009, vedi osservazione n. (a)	Se prende atto, vedi Osser.ne (a) della presente Tabella A
26/10/2009	Oss. n.39 [v]	Confindustria Venezia	Oss. n.39 [v] Vedi osservazione n. (b)	Vedi osservazione n. (b) della presente Tabella A
30/10/2009	Oss. n.41 [v]	Comitato cittadino "Cappella Vive"	Oss. n.41 [v] Si ribadisce quanto già espresso in relazione alla necessità di realizzare una rotonda su via Cà Nove e la non oppor-	Relativamente alla prima parte si veda Oss. n.5 punti 7 e 8. Per la seconda parte si veda Oss. n. 31 <sup>2</sup> (il prolungamento fino a via Baccuon, comporta il prolungamento, fino

Il T.P.P. è stato redatto il 18/11/09  
 Il Segretario



Tab. A Sintesi e Controdeduzioni alle Osservazioni contenute nei prot. n. 24 e 39, trasmesse in copia al VIA e LM dalla Regione Veneto

16/11/2009	DSA-2009-30497	Regione Veneto	Sintesi Osservazione	Controdeduzione e Note
			<p>tunità di realizzare rotonde su via San Paolo e via Astori considerandone la limitata sezione.            Si evidenzia la necessità di considerare la realizzazione del raccordo sulla Castellana più a est, in corrispondenza di via Bacchion, o in subordine considerando la variante 1, risultando meno impattanti all'interno del sistema residenziale di Martellago.</p>	<p>all'ospedale di Mestre). Si prende atto della preferenza per la variante I.</p>
n.39 10/02/2010	DVA-2010-3351	Regione Veneto	<p><b>Sintesi Osservazione</b>            Oss. n.43 [v]            Invita la Commissione a non esprimere il parere sui due caselli, non dando quindi seguito alla richiesta di pronuncia formulata dal Commissario Delegato, perché ritenuta inammissibile ed illegittima.            Oss. n.44 [v]            Chiede l'eliminazione della rotonda e dell'annessa viabilità poderale C2412, spostandola lungo l'argine del Dese.</p>	<p><b>Controdeduzione e Note</b></p>
21/12/2009	Oss. n.43 [v]	Rosa srl		<p>Vedi osservazione n° 10</p>
07/01/2010	Oss. n.44 [v]	Pravato Olivo		<p>Si accoglie quanto richiesto.</p>



PRODOTTO  
NELLE  
OFFICINE  
DELLA  
CANTIERA  
MILITARE  
DI  
S. GIULIANO  
MILITARE

Presidente Claudio De Rose

*C. De Rose*  
ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

*G. Caruso*

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

*G. Monteforte Specchi*

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

*M.F. Stagno d'Alcontres*

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

*S. Campilongo*

Prof. Saverio Altieri

*S. Altieri*

Prof. Vittorio Amadio

*V. Amadio*

Dott. Renzo Baldoni

*R. Baldoni*

Prof. Gian Mario Baruchello

*G.M. Baruchello*

Dott. Gualtiero Bellomo

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Ing. Eugenio Bordonali

*E. Bordonali*

Dott. Gaetano Bordone

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

*A. Borgia*

Prof. Ezio Bussoletti

ASSENTE

Ing. Rita Caroselli

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

GIOR  
de

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

*L. Cobello*  
*Carlo Collivignarelli*  
*Siro Corezzi*

*M. Croce*

**ASSENTE**

*Luca Di Raimondo*

*Cesare Donnhauser*

*Graziano Falappa*

**ASSENTE**

*Antonio Grimaldi*

*Despoina Karniadaki*

*Andrea Lazzari*

*Sergio Lembo*

*Salvatore Lo Nardo*

**ASSENTE**

*Mario Manassero*

**ASSENTE**

*Arturo Luca Montanelli*

*Francesco Montemagno*

*W*

Ing. Santi Muscarà

*Jh*  
ASSENTE

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*Elia Papaleludi*  
*Mauro Patti*  
*Francesca*  
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

Ing. Giuseppe Fasiol  
Rappresentante Regione Veneto

*Xavier*  
*Secchieri*  
*Francesca Soro*  
*Roberto Viviani*  
*Giuseppe Fasiol*

La presente copia fotostatica composta  
di N° *12 (quattordici)* fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, il *22/06/2011*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - WA e VAS  
Il Segretario della Commissione